

第3章 産業政策 経済構造の変化と政府・企業間関係

著者	東 茂樹
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	502
雑誌名	タイの経済政策：制度・組織・アクター
ページ	115-178
発行年	2000
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00012490

第3章

産業政策

——経済構造の変化と政府・企業間関係——

第1節 本章の課題と構成

タイ経済は1980年代後半から約10年間、97年に通貨危機が発生するまで、高い伸びの成長を達成した。80年代前半のタイは、農産物が輸出製品の上位を占め、生産の面でも雇用の面でも、文字どおり農業の国だったのである。工業部門では、自動車の生産台数は年間10万台前後で停滞し、重工業プロジェクトは計画されたものの実現の目処は立っていなかった。しかし85年のプラザ合意以後、外国からの直接投資が急増し、繊維や電機・電子製品の輸出が増加して、タイは輸出指向型の工業国へと変貌している。輸出の増加にともなって国民所得も上昇し、国内市場が拡大することにより、自動車の生産は増大して、さらに素材産業のプラントも多数稼働することになった。

このようにタイは急速な経済成長を遂げたため、1990年代前半以降、成長がどのように達成されたかに関するさまざまな分析が行われている。とくに世界銀行が93年に『東アジアの奇跡』を刊行してから、経済成長における「政府の役割」に焦点が当てられて議論が展開された。ただ同書の結論を、途上国への適用可能性という観点から整理すると、まず市場ベースの競争を促進するために、政府は基礎的条件整備を進めねばならない。次に政府の選

択的介入に関しては、産業を特定しない輸出振興では有効性を認めたものの、政策金融は日本と韓国だけで成功し、産業政策にいたっては東アジアでさえも有効性を認めなかった⁽¹⁾。つまり産業政策についての世銀の見方は、比較優位の原理にもとづき市場メカニズムを通じて産業発展が実現するという新古典派の考え方が貫かれている。

タイをとりあげた世銀の国別報告書では、タイ経済の成長に関して、政府のマクロ経済運営を高く評価する一方、個別セクターや産業に対する介入は、あってもほとんど効果がなかったと分析している⁽²⁾。すなわち政府は特定産業の育成に乗り出さず、あくまで産業基盤や教育などのインフラ整備に政府の役割を限定し、投資奨励を促進するという環境のもとで、外国からの直接投資が経済成長を導くことになった。この結論を先に紹介した政府の役割に対する世銀の見方から捉え直すと、次のようになる。政府は安定したマクロ経済運営やインフラ構築など、市場経済を機能させる基礎的な条件整備に努めた結果、タイ経済の成長が実現し、選択的介入は経済成長にはほとんど有効でなかった。

しかし市場メカニズムによる調整だけでは、1980年代後半以降、タイの産業が発展した事実を説明できない。世銀の捉え方によると、途上国の行政ではレント・シーキングが発生するので、政府の介入は非効率を招くというものであった⁽³⁾。確かに60年代までのタイ社会は、軍部・官僚とタイ華僑との間を「パトロン・クライアント関係」とみる捉え方が支配的である⁽⁴⁾。そして90年代に至っても、タイ政治にレント・シーキングは存在し、産業政策が効率的に実施されていない面が存在するのは事実であろう。それでも60年代以降進められた輸入代替工業化、80年代の輸出促進措置のなかには、のちの産業発展を導くことになる政策も含まれている。また政治に関しても、70年代半ば以降は実業家の台頭とともに、個別産業の政策決定過程は大きく変化してきたとみるべきである。

本章では、タイの産業が急速に発展した原因を解明するために、世銀が有効性を否定した特定産業を育成する産業政策において、どのような政策や制

度が整備され運用されたのかをみていくことにする。その際に政策や制度が結果的に効果がなかったと速断する前に、まず政策や制度が構築された意図や背景を明らかにしたうえで、効果がなかった場合は、どのような要因で機能しなかったのかを検討する必要がある。途上国の多くは政府系特定企業への差別的優遇税制や補助金の割当を行って、特定産業の育成を実施しており、タイでも自国の産業を発展させる目的で、参入制限措置や政策的に支援された特定プロジェクトが計画された。後発国が工業化を進めるには、初期段階で幼稚産業の保護はやむをえず、問題はその育成政策が、世界経済の状況を判断したうえで既存の経営資源や政策資源を有効に利用する形で選択されたかどうか、保護をあくまで競争力を高めるまでの過渡的あるいは時限的措置に限定したかどうかが重要となる。

また政府による産業育成目的の政策や制度が、実際に実施され整備されても、それだけで産業構造が変わるわけではない。政策決定に向けて民間は政府に対し働きかける一方、政策や制度が整備されたもとで、企業がいかに効率よく事業展開するかどうか、産業発展につながる要因となろう。(1)政府による個別産業政策、(2)企業の戦略や行動、そして(3)その結果としての経済パフォーマンスの三つに関して、これまでの研究ではそれぞれ別個に分析が行われており、三者間の因果関係については、ほとんど明らかにされてこなかった。本章では、タイにおける個別産業の事例をとりあげて、これら相互の関連を動態的に捉えていくことにする。その際に筆者は、企業による事業拡大が進んで、経済構造が大きく変化していることに着目したい。経済構造が変化した結果、それに対応した新たな政策や制度を、政府が整備する必要が生じてくるからである。

本章の構成は、次の第2節でタイにおいて産業政策の決定に関わるアクターを紹介する。産業政策は、産業を特定しない輸出促進措置、関税改革、投資奨励措置など、いわゆる「構造調整」に該当するマクロレベルの政策と、個別産業を対象に保護、育成するミクロレベルのセクター別政策の二つに大きく分けられよう。そこで第3節では、1980年代前半に世銀構造調整融資の

コンディショナリティにもとづいて計画された前者の政策の内容と実施状況を紹介する。続いて第4節で、70～80年代の輸入代替期に、個別産業の保護育成を目的として進められた後者の政策をとりあげる。繊維、自動車、石油化学の三つの代表的な産業を事例にし、これら産業の政策決定過程において、アクターが果たした役割を具体的に分析する。

1980年代後半以降は、輸出指向型工業化が進んで経済構造が変化し、90年代に入って、従来の保護育成政策が自由化政策へ転換することになった。第5節では、主要産業において自由化へ政策変更した背景や内容を分析する。しかし自由化による企業の投資競争は、必ずしも競争力の向上をともなったものではなかった。そこで第6節では、97年の通貨危機後に計画されている、競争力の強化を目指した産業構造改革についての制度整備を紹介する。最後に第7節で、タイの産業政策決定において、政府や企業などアクターの果たす役割が、時代の経過にしたがってどのように変化したのかを整理する。そして個別産業の政策実施、企業の事業展開、産業構造の変化の三つが、どのような関連があったのかに関して、動態的に捉える視角を強調して締めくくるとしたい。

第2節 産業政策に関わるアクター

タイでは政府による安定したマクロ経済運営が維持され経済成長を導く基盤となったが、他方で産業の育成を目的としたセクターレベルでの政府の介入に関しては、有効でないというのが一般的な評価である。タイ政府のアクターについて、マクロ経済の運営を担当する官庁と対比しながら、産業政策に関わる官庁とその特徴をみていこう。第2章で詳述しているように、マクロ経済運営では、中央銀行、大蔵省、首相府予算局、国家経済社会開発庁の「4機関体制」が1960年代初めに整備され、4機関の経済閣僚が軍部や政治家の介入を排して、経済安定政策を進めてきた。これに対して、産業政策を

担当するいわゆる「ライン官庁」は、複数の機関に分散しており、かつこれらの機関が特定の政策を相互に調整して立案することが行われていない。

産業政策に関わる主なライン官庁には、商務省、工業省、投資委員会、大蔵省などがあげられる。商務省は外国貿易に関する政策に携わり、国内産業を保護する目的で輸入規制管理を実施したり、国際取り決めがある輸出製品の輸出割当を担当している。工業省では、個別産業の発展に関する委員会を省内に設けるとともに、産業ごとに工場の新設や拡張を許可したり撤廃したりする省令を制定する。投資委員会は投資奨励企業に対して、税制上の恩典を賦与する一方で、場合によっては特定産業の方向性を左右する方針の決定も行う。最後に大蔵省はマクロ経済官庁であるが、個別製品の輸入関税、物品税、取引税、付加価値税などを決める権限を有し、この決定は国内産業に大きな影響を及ぼす。

商務省や工業省といったライン官庁は、毎年の国家予算が配分される額でみても、配属されている官僚の人員規模面でも、他省庁と比べて極端に少なく、1990年代に入って増加する傾向はあるが、政府機関のなかで弱小官庁である点は変わらない⁽⁵⁾。またライン官庁がマクロ経済担当官庁と異なる点は、大蔵大臣には長らくテクノクラートが就任していたのに対し、商務省や工業省の大臣には80年代以降、政党政治家が就任していることである。80年代のプレーム、チャーチャーイ両政権を通じて、内閣改造で一時的に野党になった場合を除き、商務大臣は社会行動党の政治家、工業大臣はタイ国民党の政治家がポストをほぼ独占しており、実業界を背景にした政党政治家のなかには、権益を利用する大臣も現れた⁽⁶⁾。

タイの産業政策は、各ライン官庁が別々に政策を実施するため、同じ内容の政策を複数の機関が布告し、混乱を招いている例もみられる。例えば、工場操業のライセンス認可に関する投資委員会と工業省、輸入課徴金賦課に関する投資委員会と商務省、さらに輸出企業に対する税制上の恩典を賦与する投資委員会と大蔵省は、それぞれが別個に政策をたてる事例が少なくない。また大蔵省は関税率を決定するに際し、当該産業への影響に関して工業省や

商務省と事前の調整を行わず、マクロ経済官庁とライン官庁の間には、ほとんど政策の連携が図られなかった。このようにタイの産業政策は、マクロ経済運営と対比すると、各ライン官庁が別々に対応して、政策の一貫性が欠如している面が見受けられる。

次に産業政策に関わる民間のアクターに関して、政府が民間企業と協調しながら、制度・組織の整備を進めた事例をみていこう。1950年代半ば、粗悪品輸出による海外からの評判の低下や外貨獲得の減少を恐れた政府は、民間の経済団体であるタイ商業会議所（TCC）に対して、農産物輸出の業界団体などから構成するタイ商業会議所連合（BOT）の設立を促している⁽⁷⁾。BOT内の米輸出をはじめとする業界団体は、商務省と合意のうえで、輸出品の検査や輸出クォータの割当など業界内のルールを取り決めた。60年代後半に、これら経済団体は法人格を獲得して機構を整備し、また製造業の企業を中心としてタイ工業協会（ATI）が設立されている。

政府は1972年度から始まる第3次経済社会開発五カ年計画の策定に際し、台頭してきた民間企業の経済問題に関する意見を聞くために、BOT、ATI、タイ銀行協会（TBA）の経済3団体を初めて招いた⁽⁸⁾。さらに81年からは、政府と民間との間の連携や情報交換、政策立案のための組織として、経済問題解決のための官民合同連絡調整委員会（コーローオー）を制度化している⁽⁹⁾。定期的に経済3団体の代表を招き、民間の要望を聞く場として設けられ、プレーム首相が意図していた経済界との意志疎通を深める目的は達成された。ただコーローオーは、政策を決定する場ではなく、また経済成長が始まる80年代後半に、政権を引き継いだチャーチャイ首相は委員会の開催を重要視しなかった。したがって、経済発展のための制度として、同委員会が積極的な役割を果たしたとは評価できない。

民間のアクターとして1970年代以降、経済団体が経済問題に対して発言力を高めてきた点は重要であるが、この制度を通して効果的な産業政策が実施されなかった原因には、経済界が一枚岩ではなく、それ以上に十分組織化されていない事実があげられよう。つまりコーローオーにおいて、産業を特定

しない輸出促進措置などの政策に関しては、タイ商業会議所連合（BOT）などが輸出業者全般を代表して、政府に対し要望するが、ひとたび特定産業を対象にした政策となると、利害が異なる業界の間で意見がまとまらなくなることはしばしば生じる。例えば繊維や石油化学産業では川上部門か川下部門かで、自動車産業では組立企業か部品企業かによって、輸入関税や部品調達政策に関する各業界の立場は違ってくる。同様に参入制限や規制緩和の政策でも、既存企業か新規企業かで対応が異なる。したがって、それぞれの業界または企業ごとに、産業政策決定過程への関わり方を考察する必要があるだろう。

最後に政策決定において、直接かかわるアクターではないが、大きな影響を及ぼすものとして、外国の政府や国際機関の圧力が指摘できる。1980年代前半や97年以降のIMFによる救済融資や世銀の構造調整政策、90年代に入って急速に進んだGATT（WTO）の貿易・投資自由化政策によって、タイ政府の産業政策の内容は大きく左右されており、外圧の果たした役割を見逃すべきではない。また民間企業というアクターによる事業展開の結果、経済規模が拡大し構造変化が生じて、政府が新たな状況に対応した産業政策の実施を迫られる点は、政策の規定要因として重要である。

第3節 産業を特定しない構造調整政策

1980年代前半のタイは、第二次石油危機によって経常収支赤字に陥り、対外債務の増大に直面したため、82年と83年に世銀から構造調整融資を受けている。またタイ政府は82年度から第5次経済社会開発五カ年計画を実施するにあたって、国家経済社会開発庁（NESDB）を中心に、不況に対処するための産業再構築に関する調査を行い、世銀の融資に先立って構造改革の準備を進めていた。ここでは第4節でとりあげる特定産業を対象とした政策は切り離して、80年代前半に経済構造を改革する目的で計画された、産業を特定しないマクロレベルの構造調整政策に関し、どのような制度が整備されたの

か、また政策は効果的に実施されたのかをみていくことにする。

世銀の構造調整融資に際してのコンディショナリティは、農業、産業、エネルギー、財政、制度・組織の5分野にわたるが（第1章表7）、ここでは産業政策のみをとりあげよう¹⁰⁾。第1に輸出促進措置として、関税局の組織や輸入関税払い戻し制度の改革、輸出加工区の設置や保税倉庫の追加、輸出開発基金の創設、輸出信用・保証制度の検討があげられている。第2に保護政策体系の改革では、輸入関税を原則として5～60%におさめ、産業ごとに調査して非関税面での改革を行う。第3に投資奨励政策では、投資委員会の奨励規定を改革し、奨励措置実施にともなう経済・財政面での影響を調査する。第4に大規模プロジェクトに関しては、経済的に実現性があるかどうかを評価したうえで調整を行う。

産業政策に関する制度改革のうち、輸出促進措置については一部を除き、おおむね実施に移されている。輸入関税の還付は、大蔵省関税局が、1年以内に輸出された製品に含まれる輸入原材料の関税払い戻しを実施する制度であるが、関税局の還付手続きが遅い点が問題で、業界団体から改善を要望されていた。また還付制度は、直接輸出に関わっていない製造業者の製品に含まれる輸入原材料を対象としていないため、輸出奨励の補償措置として、大蔵省財政経済局が1982年に輸出製品税補償制度を整備している¹¹⁾。さらに、大蔵省は製品の輸出を前提に原材料の輸入税免除の指定を受ける保税倉庫を追加し、85年に開設したラートグラバン工業団地の輸出加工区（EPZ）には、製品の輸出に要する原材料や機械および工場建設に関して免税の恩典を与えた。

輸入関税の還付制度や輸出製品税補償制度、保税倉庫や輸出加工区の適用を受けた輸出企業は、1980年代後半に急速に増加し、タイ製品の輸出拡大に一定の効果があったと考えられる（表1）。加えて中央銀行が実施している低利の輸出信用供与（パッキング・クレジット）の融資期間が、83年より90日から180日に延長となり拡充された¹²⁾。この低利輸出金融は、金利コストを圧縮して価格競争力を強化できる利点があり、80年代前半にはアグロインダ

表1 タイの輸出促進措置

(1) 輸出企業への税払い戻し

(単位:100万バーツ)

年	輸入関税還付		輸出品税補償		保税倉庫		輸出加工区
	申請件数	払い戻し額	申請件数	補償額	倉庫数	免税額	免税額
1982					12		
1983	32,445	1,372		593			
1984	34,632	1,840		1,482			
1985	47,781	2,993		1,754	70		
1986	57,728	3,069	32,321	2,336			
1987	66,579	3,916	43,607	3,417	74	2,209	296
1988	71,993	5,494	44,178	3,984	94	5,247	510
1989	108,068	8,551	69,338	6,296	106	5,639	806
1990	164,845	11,878	70,485	7,021	129	6,750	1,754
1991	188,226	12,777	82,117	8,388	112	11,253	3,651
1992	208,760	18,732	84,644	8,767	115	18,144	3,542
1993	262,332	18,616	61,200	7,108	108	20,183	5,065
1994	357,160	18,942	68,255	10,399	119	16,421	10,792
1995	383,412	17,369	68,660	9,470	134	18,099	12,734
1996	369,997	15,725	67,126	7,063	130	14,144	11,671

(2) 低利輸出金融 (パッキング・クレジット) (単位:100万バーツ, %)

年	融資額	輸出額	融資比率
1972	2,755	22,491	12.2
1973	3,160	32,595	9.7
1974	7,782	50,586	15.4
1975	10,388	44,739	23.2
1976	16,363	60,756	26.9
1977	19,144	71,199	26.9
1978	23,657	83,082	28.5
1979	36,795	108,166	34.0
1980	42,852	133,203	32.2
1981	53,720	153,493	35.0
1982	62,014	160,007	38.8
1983	71,325	146,469	48.7
1984	81,751	175,237	46.7
1985	81,842	193,366	42.3
1986	85,815	233,383	36.8
1987	70,900	299,853	23.6
1988	54,936	403,570	13.6
1989	122,848	516,315	23.8
1990	138,991	589,813	23.6
1991	168,598	725,630	23.2
1992	163,655	824,643	19.8
1993	123,502	935,862	13.2
1994	117,716	1,137,600	10.3
1995	182,007	1,406,311	12.9
1996	178,067	1,412,111	12.6

(注) 輸出金融は、1988年10月から、融資額の半分を商業銀行が融資。

94年2月からは中央銀行に代わり、輸出入銀行が融資。

(出所) (1)は大蔵省関税局、*Rai-ngan Pracampi*[年次報告]各年版、(2)はタイ中央銀行、輸出入銀行内部資料などをもとに作成。

ストリーや繊維など、労働集約製品の輸出拡大に寄与している（表1）。これらの制度は産業政策の一環として実施されているが、大蔵省などマクロ経済官庁が担当している点に注意する必要がある、これまでの輸入代替工業化による保護政策で不利になっていた輸出産業の競争力を是正する意図があった。

以上のほかに検討された輸出促進措置では、輸出開発基金が1982年に設置され、輸出開発委員会も83年に新設されている。しかし基金の運用額が小額であったり、また委員会の委員長を当初は商務大臣が務めて、省庁を横断する事項に権限がなく、連絡や調整が行われなかったため、これらの制度は機能していない¹³⁾。

次に保護政策体系を是正する措置としての関税改革は、1980年代を通して成功しなかった。政府は価格の歪みを是正する目的で、82年に最高税率を60%に引き下げる輸入関税の改革を実施したが、不況で歳入が落ち込んだために、83年にすぐ輸入課徴金の賦課、原材料や中間財の関税引き上げを行って穴埋めしている。この後も大蔵省は、まず第1に歳入確保を念頭において、適用税率を増やし個別製品の関税を引き上げたため、税率の段階は20を超え、86年の輸入関税は0~300%とかえって複雑になった¹⁴⁾。また商務省の承認が必要な輸入許可必要品目も、全輸入品目数に占める割合が80年代後半に逆に増えている。他方で米などの農産物に課されていた輸出税や輸出課徴金（ライスプレミアムなど）は、計画どおり80年代半ばまでに大部分が廃止された。

NESDBは構造改革計画において、外部の民間調査会社に産業再構築に関する調査を依頼し、その報告書にもとづいて、全産業一律に適用する効率的な保護関税の引き下げ、ローカル・コンテンツの削減、産業間リンケージの改善などを検討した¹⁵⁾。しかし密輸入を防いで国内販売を増やす目的で行われた電機製品の関税引き下げを除き、いずれの検討事項も経済界のなかで、政策実施で恩恵を受ける業界と受けない業界との間の調整がつかず、1980年代には実施されていない。

最後に投資委員会の投資奨励規定の改革は、タイの輸出拡大や経済成長を

導く制度整備として最も有効であったと評価できる。投資奨励対象企業の基準に関しては、これまで曖昧であったため、国連開発計画・世銀の技術援助プログラムで、より効果的な規定への見直しが進められた¹⁶⁾。投資委員会では小委員会を設置して、この勧告の内容を検討し、第5次開発計画の目標と合致するよう報告書を提出している。政府は1982年に、報告書に沿って、投資奨励基準のガイドラインを承認し、続いて投資委員会が83年に、投資奨励認可および税恩典供与の基準に関する布告を出した。

この投資委員会布告は、政府が促進する投資の基準が初めて明確となったことに意義がある。例えば輸出指向企業を除く合併企業では、外資の過半数出資を認めない点、また輸出による外貨獲得、雇用創出、国内原材料の利用、工場の地方分散などの貢献度に応じて、税制上の恩典を供与する点などである。基準の明確化によって、投資認可の審査に費やす時間が短縮され、認可企業に対する均一な基準にもとづく恩典供与が可能となり、企業にとっても投資計画が立てやすくなった。とくに80%以上製品を輸出する企業に、外資100%の出資を認める規定は、1980年代後半に直接投資ブームを引き起こす基盤となる条件整備である。

第4節 輸入代替期の特定産業政策

1. 繊維産業

タイ政府は1960年の投資奨励法で繊維産業を投資奨励業種に指定し、民間企業による輸入代替工業化を開始した。投資委員会(BOI)は65年にいったん奨励を打ち切ったが、67年国内需要の増加とともに投資奨励を再開し、同時に合成繊維の紡績と織布に関して初めて奨励を適用した後、70年に繊維全般の投資奨励を停止している。しかし73年に輸出目的にかぎって織布と紡績の奨励を再開し、78年にまた打ち切った。輸出向けの衣類に関しては84年に

表2 タイ繊維製品の輸入関税

(%)

	1974	1978	1982	1985	1992	1995	1996	1997
1. 原料・素材								
化合繊維素材原料	3/7	3/7	3.3/7.7	3/7	7	7	7	5
綿	0.33	0.45	0.33	5	5	5	5	5
原綿原糸	20	20	22	30	30	30	20	10
2. 糸類								
ポリ綿混糸	20	20	22	30	30	30	20	10
綿糸	25	25	27	30	30	30	20	10
3. 染料・化学溶剤								
染料	60	80	66	60	30	30	10	10
化学溶剤	30	30	30	30	30	30	20	10
4. 布類								
布	60	80	66	60	60	60	40/45	20/30
5. 衣類								
衣類	60	100	66	60	60	60	45	30
6. 繊維機械類								
繊維機械・部品						5	5	5

(注) 1974～85年の化合繊維素材原料は、レーヨン原料/ポリエステル原料。

原綿原糸は1976～84年まで、5～30%の輸入課徴金を賦課。当初の30%から、徐々に低下。

1982年の輸入関税には、輸入課徴金10%を含む。

輸入関税以外に、原料1.5%、完成品3%、7%（1983年から5%、9%）の取引税、さらに地方税を賦課。

1996年と97年の布は、織布・編立/絹布。

(出所) 工業省工業振興局繊維工業課資料、原資料は大蔵省。

投資奨励の恩典が賦与され、86年には資本金が200万バーツを超える紡績と織布工場の投資を奨励している。国内向け合成繊維への投資奨励は86年に一時的に停止されたものの、87年に再び認め、同年は国内、輸出向けともに投資奨励地域に立地する紡績と織布工場の奨励を全面的に再開した¹⁷⁾。

繊維製品に関する輸入関税は1970～80年代を通して、国内産業を保護するために高関税が維持されている。川下の衣類や川中の布類の関税は60～100%で、川上の原綿原糸（ファイバーとフィラメント）でさえ30%と高い。ただ79年以降、輸入関税は下がる傾向にあり、衣類や布類の関税は78年の80

年表1 タイの繊維産業政策

年月日／省令番号	政策の内容
1971年10月1日 (工業省令繊維第1号)	紡織、織布企業の新設ならびに設備拡張を禁止。
1971年12月22日 (省令繊維第2号)	絹織物、在来織物の織布工場は、省令第1号の適用外とする。
1973年3月8日 (省令繊維第3号)	BOIの奨励を受けている輸出指向織布産業の場合にかぎり、新設・設備拡張を認める。 BOI奨励がない場合には、輸出企業は既存設備の50%にかぎり拡張を認可する。
1974年2月20日 (省令繊維第4号)	BOI奨励織布企業は、輸出の有無に関係なく新設・拡張を認可する。
1976年2月13日 (省令繊維第5号)	第4号を廃止。認可していた織布企業の新設・設備拡張を禁止。
1976年10月4日 (省令繊維第6号)	絹織物を含め、すべての織布企業の新設・設備拡張を禁止。
1978年3月10日 (省令繊維第7号)	1978年3月以前にBOIから認可を受けていない企業で、かつ繊維関連企業のすべての新設・設備拡張を禁止。
1979年9月28日 (省令繊維第8号)	紡績、織布企業は従来どおりの禁止措置。 ガーメント工場は、①ミシン30台未満か、②30台以上で、かつ輸出企業にかぎり、省令第7号を適用しない。
1980年10月15日 (省令繊維第9号)	ガーメント製品のうち、ベルベット製品はかの新設、拡張を認可する。
1981年1月28日 (省令繊維第10号)	第1回特赦措置を実施。 1981年1月28日から45日間以内に認可を受けた企業については、省令第7号、第8号の適用外とする。
1981年9月18日 (省令繊維第11号)	ポリマー化から始める合繊染企業、染色仕上げ企業、もしくは新型機械の導入を図るガーメント製造工場について、第7号、第8号の適用外とする。その他の紡織企業は禁止。
1984年6月1日 (省令繊維第12号)	紡績、織布企業で絹織物、地場仕様の織物、先糸染め用織物にかぎり、規制を排除。
1984年11月21日 (省令繊維第13号)	輸出目的の紡織企業に対して、新設・設備拡張をすべて認可する。
1985年3月22日 (省令繊維第14号)	ガーメント製造企業のうち、ミシン20台未満の工場、もしくは20馬力未満の衣類仕上げ工場は無条件に認可。
1987年5月30日 (省令繊維第15号)	第12号、第13号を廃止する。 ①投資奨励地域に立地する、②革新型機械を導入し、かつ、保証金を紡機は200パーツ/錘、織機は5000パーツ/台を積み立てること。希望する企業は、1987年6月1～30日の間に申請。
1987年7月3日 (省令繊維第16号)	従来、認可を受けていない紡績、織布企業に対して、第2回目の特赦措置を実施。15日以内に受け付ける。
1991年6月17日 (省令繊維第17号)	従来すべての規制措置を撤廃。新設・設備拡張の完全自由化を実施する。

(出所) 工業省工業振興局繊維工業課資料より作成。

～100%から85年には60%へ下げられ、原綿原糸などに課されていた輸入課徴金も84年に廃止されている¹⁸⁾ (表2)。商務省が管轄の輸入規制は、繊維製品に関しては、未染色の衣類や絹織物など一部製品を除いて行われていない。

工業省は繊維産業の輸入代替工業化を進めるにあたって、国内市場規模が狭いために、需要を上回って供給過剰に陥らないよう生産能力を調整することに留意した。1971年に紡績・織布工場の新設と設備拡張を禁止する工業省令を発布して以来、一時的に設備新增設の規制を緩和することはあったが、91年に繊維産業全体の完全な自由化措置に踏み切るまで、規制を通して国内産業を保護する方針をとり続けている¹⁹⁾ (年表1)。しかし設備の凍結や参入制限措置は、この期間に繊維生産の設備能力が急速に拡大していることから明らかなように (表3)、国内需要の伸びに対応して、工場新設・拡張の禁止や緩和が繰り返されたのではない。実際には、地場の繊維企業が政府に圧力をかけることによって緩和措置を引き出したり、輸出向けという名目で設備の拡張が既成事実化されることがしばしば起こった。そこで参入制限および緩和などの繊維産業政策が、どのようなプロセスを経て決定されたのかをみていこう。

前述のように1971年には繊維企業の新設ならびに設備拡張が禁止され、投資奨励の恩典賦与も打ち切られた。ただこの時点ですでに、供給能力が国内需要を大きく上回り、繊維製品の大量在庫が倉庫に山積みされている。繊維業界は政府に対して輸出補助を要求し、輸出製品の原材料に課される税の還付や電気代コストの引き下げが実現した。73年には繊維製品の輸出が拡大したため、BOIは輸出向けの企業にかぎり投資奨励を再開し、国内向けに製造していた既存工場に対しても、既存設備の50%を超えない拡張を認可している。この政策は既存企業にのみ設備拡張を認めたことから、新規参入企業との競争を防ぎたい既存企業の圧力が働いたことは明らかであった²⁰⁾。

1978年には、すでにBOIから投資奨励を受けていた企業を除いて、染色、衣類、合繊製造を含む繊維関連企業すべての新設・設備拡張を禁止している。この規制措置は、国内および輸出市場が低迷したために実施された。しかし

表3 タイ繊維産業の生産設備

年	設備台数				輸入台数		
	紡績設備 (1,000錠)	織機設備 (台)	編立機 (台)	ミシン (台)	紡績設備 (台)	織機設備 (台)	編立機 (台)
1965	224	13,108	1,115				
1966	246	16,069	1,589				
1967	274	19,192	2,502				
1968	317	22,804	3,113				
1969	330	26,254	3,483				
1970	373	31,081	3,680	17,236			
1971	538	36,282	4,207	27,706			
1972	639	38,837	5,985	41,511			
1973	773	44,025	8,516	62,844			
1974	838	50,904	14,742	76,399			
1975	1,094	53,797	20,972	87,628	1,305	2,664	6,235
1976	1,112	56,177	28,843	100,500	246	2,181	7,910
1977	1,129	57,533	29,826	121,713	88	1,124	991
1978	1,168	59,501	31,095	148,758	4,696	1,791	1,314
1979	1,300	63,203	33,765	165,298	324	3,550	2,812
1980	1,320	67,769	37,688	184,647	642	4,347	4,024
1981	1,547	70,674	39,651	204,456	1,745	2,836	1,966
1982	1,598	72,533	41,337	220,655	1,015	1,854	1,735
1983	1,786	77,215	44,133	247,100	906	4,991	2,817
1984	1,801	79,456	48,465	282,636	506	2,704	4,375
1985	1,936	79,612	54,727	311,036	118	646	6,325
1986	1,954	79,670	58,430	331,834	124	694	3,812
1987	2,068	93,708	64,825	385,682	1,491	14,934	6,595
1988	2,581	103,014	69,157	462,680	1,154	12,245	4,636
1989	2,740	107,305	80,383	545,842	1,314	8,299	8,477
1990	2,888	115,861	90,631	636,208	1,251	8,813	12,018
1991	3,363	124,315	107,028	732,799	10,610	7,758	20,776
1992	3,595	129,283	111,243	745,343	516	17,094	7,257
1993	3,678	133,773	114,398	764,229	2,146	5,591	90,582
1994	3,825	135,176	115,673	771,495	1,037	3,923	75,350
1995	4,034	135,316	116,813	779,396	14,707	5,088	12,296

(出所) 1986年まではタイ繊維工業協会 (TTMA), 87年以降は工業省工業振興局繊維工業課,
Thai Textile Statistics, 各年版。

輸出の減少は海外需要の低下だけではなく、タイ製品の輸出競争力も向上していなかったことによる。高率関税や参入制限によって保護されたのは、地場の大企業ばかりでない。工業省から工場開設の認可を受けていない零細な織布企業が、この時期に多数設立されている。これらの零細企業は、台湾から中古の機械を輸入して、高関税で保護された国内市場向けに生産していた。

工業省が設備拡張禁止の措置をとっているにもかかわらず、商務省と連携して生産能力を制限する政策を実施しなかったため、抜け道を利用して繊維機械が輸入されている。紡績および織機設備の輸入は1978年前後に急増しており（表3）、とくに繊維財閥のスックリー・グループは、81年に政治力にものをいわせて、強引に設備拡張を認めさせた²¹⁾。製品を輸出するということでBOIから投資奨励の認可を受けながら、実際には国内向けに販売していたのである。このような工場新設と設備拡張の既成事実を、工業省も追認せざるをえなくなり、81年に特赦措置を実施して、生産調整の維持を図ろうとした。

1986年後半になると繊維製品の輸出が急増し始め、生産が追いつかない状況が生じている（図1）。とくに糸は輸出が伸びて、国内での製品不足が深刻となり、国内価格が輸出価格を上回るようになった。自社で糸の調達ができない零細な織布企業は、生産を続けられなくなったため、大企業とともに政府に対して、新設・設備拡張禁止措置の緩和を働きかけている。工業省は84年にすでに、輸出目的の紡績と織布企業に対して新增設の規制解除を行っていたが、87年には、革新型機械を導入する企業に対して規制を緩和するとともに、2回目の特赦措置を実施した。

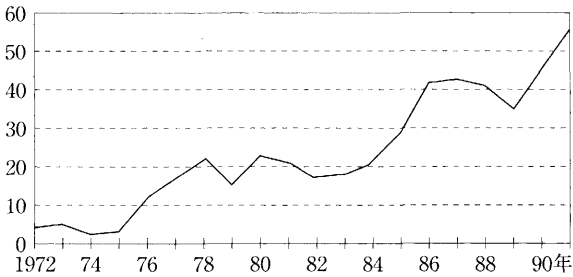
参入制限措置が1987年に緩和されると、大規模な工場新設や設備拡張が相次ぎ、紡績および織機設備は急速に拡大することになった。地場企業に加えて、日本や香港、台湾などからの外国直接投資が加速し、これらの企業は革新型紡機や革新型織機を輸入して、輸出向けの大量生産を始めている²²⁾。地場企業の多くはこれまで参入制限で保護されてきたが、政府の規制緩和方針への変更によって、もはや政府に圧力をかけて譲歩を引き出す従来の方法は

図1 タイ繊維製品の輸出の推移

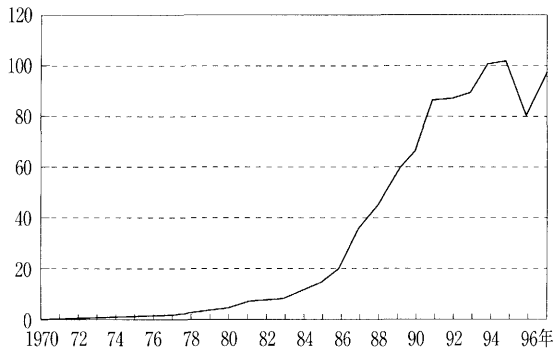
- (1) 布の輸出量の推移 (1972～91年)
(1,000平方ヤード)



- (2) 糸の輸出量の推移 (1972～91年)
(1,000トン)



- (3) 衣類の輸出額の推移 (1970～97年)
(10億バーツ)



(出所) (1)と(2)は, Suphat Suphachalasai, *Utsahakam Singtho khong Thai : Kongsang lae Nayobai khong Rat* [タイの繊維産業: 構造と政府の政策], Thailand Development Research Institute, 1992. (3)は貿易統計をもとに, 筆者作成。

通用しなくなった。そこで地場系大企業は、製品の競争力を高めるために、生産性を上昇させる必要があり、革新型機械を大量に導入したのである。工業省はこのような繊維産業構造変化の実態をふまえたうえで、91年6月に繊維・衣類産業に関わるすべての規制措置を撤廃し、新設・設備拡張の完全自由化を実施した。

タイ政府の繊維産業政策は、以上のように1971～91年まで参入制限措置がとられたが、実際には地場系大企業による政府への働きかけや輸出の拡大によって、規制措置は厳格に守られず、設備拡大が続けられた。逆にいえば、このような民間企業による旺盛な設備投資が行われたからこそ、タイの繊維産業は国内外の需要の増加に応じて生産を拡大し、発展を遂げたのである。とくにタイの繊維財閥であるスックリー・グループとサハユニオン・グループは、政府の一時的な緩和措置を利用して、急速な事業拡大を展開した。

スックリー・グループのタイ・ブランケット・インダストリー社は、1963年に敷島紡績・野村貿易と合弁契約を結んで、技術を導入するとともに綿の紡機設備を拡張し、69年には化合織布の紡織工場であるタイ・アメリカン・テキスタイル社を設立している。さらに72年、ローヌ・プーラン社（仏）と合弁でタイ・メロン・ポリエステル社を設立してポリエステルの原綿原糸の製造を開始し、73年にも紡織企業のタイ・メロン・テキスタイル社を設立した²³。スックリー・グループは70年代半ばまでに、川上から川下まで繊維の全生産工程を垂直的に統合する繊維企業集団を形成したが、それ以後の生産拡大は、タイ・メロン・テキスタイル社が製品を輸出するという条件で、政府から大幅な設備拡張の認可を受けながら、国内市場向けに販売して利益を稼いでいた点を中心に展開する。

他方、ジッパーや縫糸など衣類関連に事業基盤をおいていたサハユニオン・グループは1977年、経営危機に陥っていたタイ・デュラブル・テキスタイル社（タイ・グリアン社）の2工場のうち1工場を接収して、ユニオン・テキスタイル社を設立し、紡績・織布・染色加工部門へ進出した²⁴。サハユニオン・グループはスックリー・グループとは対照的に、綿ポリエステル混

紡布の輸出を中心に、急速に売上を伸ばしている。ユニオン・テキスタイル社の売上に占める輸出比率は、当初の25%から10年間で45%に達し、タイの織物輸出クォータの25%、アメリカ向けクォータでは40~50%を占めた²⁵⁾。商務省の輸出クォータ割当は、前年度の輸出実績に応じて配分されるが、ユニオン・テキスタイル社は、利益を稼げる国内向け販売に重点をおく地場企業から、枠を獲得して輸出を伸ばすとともに、クォータ適用外地域へも輸出を拡大していった。

それでは政府の参入制限措置に意味がなかったのかといえば、そうではない。輸入代替工業化で国内市場が狭い場合、あるいは輸出市場の変動が激しい場合は、供給過剰を防ぐために設備能力を調整することは意味のある政策であろう。問題は政策の内容ではなく、政策を運用する体制が整備されていない点なのである。タイの繊維産業は1960~70年代半ばまで、政府の投資奨励政策の結果、日系の合弁企業が大きな地位を占めていた。バンコク日本人商工会議所の繊維部会では当時、設備能力調査を行い、日本と同様、業界主導による自主操短の計画をもっていた。そして調整の役割は、タイ地場企業の業界団体であるタイ繊維工業協会（TTMA）に期待されることになる²⁶⁾。

1970年代半ば、第一次石油危機後の繊維不況で供給過剰に陥った際、BOIはTTMAに加盟する紡績、織布企業に対して生産削減と最低価格の合意を取り付けて、一時的に調整が機能した。しかしこのような調整は、短期的な利益を求める地場企業の抜け駆け行為によって、業界の足並みが揃わず失敗に終わる。そのような地場企業の典型が、スックリー・グループであり、タイ・メロン・テキスタイル社の設備拡張であった。同社は73年に設立されたが、その後の繊維不況によって工場建設が中断され、投資奨励が取り消されていた。スックリー・グループは70年代末のクリアンサック政権時に政府に働きかけ、製品の輸出を条件に、BOIから強引に投資奨励の復活を取得した²⁷⁾。

タイ・メロン・テキスタイル社は1983年、工業省工場局の許可なしに大量の紡機および織機を備え付け、工場局から設備廃棄命令を受けていたが、工

業省の繊維産業委員会では逆に、工場局の命令を無効とする政治的な決定を下した。この委員会決定を不服として、委員であるTTMAの副会長が抗議の辞任をしている²⁸⁾。また86年にも同社は、輸出向け紡績設備の拡張申請を出したが、これまでも輸出向けで許可を取りながら、実際には製品を国内で販売する同社のやり方に不満を抱いていたTTMAは、同社の設備拡張に反対した²⁹⁾。もっともTTMA自体も、タイ国民党の政治家で繊維事業に携わっていたプラマーンなど一部の地場企業が支配し、政府の方針である生産調整に真剣に取り組まないばかりか、設備更新を名目に増設を進めていたのである³⁰⁾。

政府が参入制限措置を実行し、生産調整を実のあるものにするには、政府が民間との協力のもとに、設備能力に関する調査を行って現状を正確に把握したうえで、輸出実績に応じて設備拡張を認めるなどの政策を各企業に公平に適用する必要がある。しかしタイの繊維産業では、このような調整や公平な適用が行われず、地場企業の政治的な圧力によって政策が左右されることが多かった。ただ一時的な規制緩和の機会を利用した地場企業の活発な事業展開が、結果的にタイ製品の国内および輸出向け販売を伸ばし、繊維産業を成長させている。この成長が経済構造の変化につながり、逆に自由化政策へと導いて、政府と地場企業のパトロン・クライアント関係を掘り崩すことになった。

2. 自動車産業

自動車産業でも繊維産業と同様に、1960年の投資奨励法で輸入代替工業化が開始された。62年の投資奨励法改正により、BOIからの投資奨励恩典の賦与に加えて、CKD部品を輸入して国内で自動車を組み立てる場合は、完成車輸入に比べて輸入関税が半分となったため、自動車組立企業の設立が相次ぎ、69年に投資奨励が打ち切られるまでに、11工場が操業を始めている。ただ60年代は強いブランド志向で完成車輸入が伸び、他方で輸入代替化の過程

で中間財や資本財の輸入が増加したため、60年代後半に貿易赤字が深刻となり、69年にはCKD部品および完成車の輸入関税が引き上げられた³¹⁾ (表4)。自動車業界が輸入関税の引き上げに反対したため、政府は代わりに国内組立車の取引税 (business tax) を5%引き下げている³²⁾。

タイ政府は1969年に「自動車産業開発委員会」を発足させ、工業省の経済官僚が中心になって、自動車産業の育成方針を検討することになった³³⁾。60年代に自動車工場が稼働したが、実態はCKD部品を輸入して組み立てているにすぎないため、自国で自動車の製造を目指す政策を、立案する必要が生じたのである。自動車産業は、部品や素形材など多くの裾野産業を有し、工業化を進める過程で産業連関を通じた波及効果が期待できた。当初は国連工業開発機関 (UNIDO) から技術援助を受けて³⁴⁾、自動車産業開発委員会の場で自動車産業政策が検討され、国産部品調達義務 (ローカル・コンテンツ)、規模の経済を働かせるためのモデルやシリーズ数制限などの措置が、70～80年代に実施される (年表2)。しかしこれらの措置の決定は、純粋に経済的な理由からではなく、各業界団体の圧力によってしばしば左右され、変更をみた。そこで自動車産業政策が、どのようなプロセスを経て決定されたのかをみていこう。

工業省は1971年、タイ工業協会自動車部会の協力を得て、国内自動車産業の保護政策を初めて発表する。すなわち組立工場に対し、組立モデル数を制限して、73年末までに国産部品を25%以上使用するよう義務づけ、また新工場の設立条件を日産30台以上、投資額2000万バーツ以上として、新規投資を制限しようとした。しかし71年11月のタノム首相による自作自演のクーデタにより、71年の政策は廃止され、25%の国産部品調達義務の適用は75年からとなり、モデル数や生産量を制限しない政策が72年に発表されている³⁵⁾。71年の政策に不満をもつ新規参入企業が政治的な圧力をかけて、政策の変更を迫ったためであった。

1972年の政策変更により、自動車組立の新設および拡張が相次ぎ、75年にはすでに14組立企業が操業して、さらに3社が操業予定、1社が組立工場の

表4 タイ自動車の輸入関税・取引税・物品税

(1) 輸入関税

(%)

〈輸入関税〉	1962年以前		1962年		1969年		1978年		1981年			
	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU		
乗用車	60	60	30	60	50	80	80	150	80	150		
ヴァン・ピックアップ	40	40	20	40	40	60	40	80	40,80	80		
トラック	20	20	10	20	30	40	30	40	30	40		
	1985年		1987年		1991年		1992年		1997年		2000年	
	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	CKD	CBU	OEM	CBU
乗用車(2300cc未満)	80	150	112	150(20)	20	60	20	42	20(2)	80	33	80
乗用車(2300cc以上)		200		200(50)	20	100	20	68.5	20(2)	80	33	80
ヴァン・ピックアップ	60	120	72	100(20)	20	60			20(2)	60(6)	33	60
トラック	40	50		40		40			20(2)	40(4)	33	40

(注) 1962年のCKD関税は、投資委員会の奨励企業のみ、関税率を半分にする。

81年の荷台だけでなく完成車に近いピックアップ・トラックのCKD関税は80%。

87年と97年の()内は輸入課徴金の率。

92年は付加価値税7%導入に伴う変更で、実質的にはほとんど変わらず。

92年以降の乗用車の分類は、2400cc未満と以上。またヴァンは、乗用車に含む。

97年10月の引き上げは、通貨危機による歳入不足を補うための措置。

2000年のOME関税引き上げは、ローカル・コンテンツ廃止に伴う措置。

(出所) 工業省工業経済事務所資料より作成。原資料は大蔵省。

(2) 取引税, 物品税

(%)

〈取引税〉	1978年以前			1978年			1984年		
	CKD	輸入CBU	国内組立	CKD	輸入CBU	国内組立	CKD	輸入CBU	国内組立
乗用車	1.65	33	33	1.65	44	33	1.65	44	33
ヴァン・ピックアップ	1.65	33	33	1.65	44	33	1.65	44	33
後部座席なし	1.65	7.7	7.7	1.65	7.7	7.7	1.65	9.9	9.9
トラック	1.65	7.7	7.7	1.65	7.7	7.7	1.65	9.9	9.9
〈取引税〉	1986年			1991年		〈物品税〉	1992年	1997年	2000年
	CKD	輸入CBU	国内組立	CKD	CBU				
乗用車(2300cc未満)	1.65	55	44	1.65	38.5	乗用車(2300cc未満)	35.75	41.25	38.5
乗用車(2300cc以上)	1.65	55	44	1.65	44	乗用車(2400~3000)	41.8	47.3	45.1
ヴァン・ピックアップ	1.65	55	44	1.65	9.9	乗用車(3000cc以上)	49.5	55	52.8
後部座席なし	1.65	9.9	9.9	1.65	9.9	ピックアップ	—	5.5	3.3
トラック	1.65	9.9	9.9	1.65	9.9	トラック	—	—	—

(注) 地方税10%を含む。

1986年の取引税変更は、座席が10人を超えない自動車に適用。

86年からディーゼル・エンジン車の取引税は、5%から9%へ引き上げ。

91年以降、CBUと国内組立の税率は同じ。

92年から付加価値税7%導入にともない、取引税に代わり物品税を課す。ピックアップ、トラックには、物品税を課さず。また、乗用車の分類を変更。

通貨危機による歳入不足を補うため、97年8月に付加価値税を10%に引き上げ、同年11月には物品税も引き上げ。

付加価値税は、99年4月から2年間は7%に引き下げ。

(出所) 工業省工業経済事務所資料より作成。原資料は大蔵省。

年表2 タイの自動車産業政策

年月日	政策の内容
1969年8月26日	工業省、自動車産業開発委員会を設置。 関税局はゴム、バッテリー、ラジエーター、スプリングを輸入関税の対象となるCKD部品から除外。
1971年7月1日	工業省、組立工場ごとに自動車のモデル数を制限。73年末までに、国産部品を税込価格の25%以上使用するよう義務づける。
1972年2月29日	71年の工業省令は廃止し、モデル数は制限しない。25%の国産部品調達義務は、75年からの適用とする。
1973年11月1日	工業省、エンジン付シャシーのトラックおよびバスの国産部品調達義務を、75年から15%とする。
1974年2月	ウィンドシール付シャシーのトラックおよびバスの国産部品調達義務を、20%とする。
1978年1月31日	商務省、2300cc未満乗用車の完成車（CBU）輸入を原則的に禁止。
1978年6月29日	タイ自動車部品製造業者協会（TAPMA）設立。
1978年8月17日	75年から適用のCIF価格を基準とした国産化率算定方式を、構成部品の各品目ごとにパーセントを賦与し合計得点を100とする得点方式に変更。 この方式により、乗用車の国産部品調達義務を25%から、最初の2年で35%へ、その後1年ごとに5%引き上げ5年後の83年8月に50%とする。
1979年12月26日	トラックおよびバスについても、得点方式によって国産部品調達義務を5年で25%引き上げる。エンジン付シャシーは15%から40%へ、ウィンドシール付シャシーは20%から45%へ、カブ付シャシーは25%から50%にする。
1980年1月23日	自動車産業開発委員会、ヴァンおよびジープの組立に関しても適用。
1980年4月24日	部品国産化を進めるため、トラックの組立に関してラジエーター、排気管、バッテリー、スプリング、タイヤ、安全ガラス、ブレーキドラム（3.5t以上トラックのみ、1年後から適用）の7品目を強制調達とした。
1982年3月	産業構造改革委員会と自動車産業開発委員会が合同で検討した結果、乗用車の国産化を45%で一時凍結し、それを超えた分については各品目について適当かどうか判断することにした。
1983年3月18日	工業省は乗用車の国産化を45%で凍結し、それを超える分については強制調達部品を決めることにした。同時に乗用車組立工場に対し、モデル数と車種の増加や工場の新設は認めないが、工場の拡張は認可した。
1984年8月31日	工業省は乗用車のモデル数を減らすため、全部で組立を42シリーズ以内に制限し、各シリーズは2モデルまでとする。また1年間に1台も組み立てられなかったシリーズに関しては、組立ライセンスを失うことにした。
1984年11月20日	組立工場は工業省に、CKD価格リストと輸入部品価格リストを提出する。
1984年12月21日	工業省、乗用車組立における国産部品の使用について、86年から3年間で67品目、42品目（87年）、56品目（88年）を強制調達品目とすることを決定。

1985年 5月29日	工業省、ピックアップトラック組立における国産部品の使用に関しても、86年から3年間かけて、ディーゼルエンジンについては初年度70品目、18品目（87年）、23品目（88年）、ガソリンエンジンについては初年度60品目、24品目（87年）、19品目（88年）を強制調達品目とすることを決定。
1985年 6月10日	商務省、2300cc以上乗用車の輸入関税を150%から200%に引き上げる。
1986年 7月25日	自動車産業開発委員会は国産化政策を再検討し、強制控除部品リスト28品目27.07%および選択部品リスト142品目39.99%から合わせて54%の国産化を、87年から実施するように変更した。
1986年 7月31日	工業省はエンジンの国産化を促進するために、自動車および二輪車組立工場に1989年7月から国産エンジンを使用することを義務づけた。
1989年 5月16日	自動車産業開発委員会は、2500ccを超えないピックアップトラック組立に関して（1350cc以下は除外）、ディーゼルおよびガソリンエンジンともに、国産エンジンの使用を7月から義務づけた。BOIの投資奨励プロジェクトに関しては、エンジン部品の国産化を、初年度の20%から毎年10%ずつ引き上げて95年7月に80%とし、かつ段階的にシリンダーブロック等の鋳物品やクランクシャフト等の鍛造品を強制調達品目とする（BOIでなく工業省の認可プロジェクトに関しては、最終的に60%の国産化）。
1989年 6月22日	自動車産業に関する政策を明確にして実行しやすくするために、乗用車に関する83年3月、84年8月、84年12月の工業省令は廃止し、新しく工業省令を公布。詳細は、自動車産業開発委員会にて定める。
1989年 6月27日	自動車産業開発委員会は6月22日の工業省令にもとづき、乗用車の組立工場の新設は禁止し、拡張のみ認める。強制控除品リスト28品目27.07%および選択部品リスト145品目43.18%から合わせて54%を使用する。組立は全部で42シリーズ以内に制限し、各シリーズは2モデルまで。
1990年 7月31日	閣議で、商務省が2300cc未満乗用車の完成車輸入を解禁する決定。
1990年 8月 9日	自動車産業開発委員会は、トラックの需要が多く部品業者の生産が追いつかないため、3.5t以上トラックの国内産ブレーキドラムの使用は、90年7月1日から91年12月31日まで、一時的に義務としないことにした。
1990年 8月20日	工業省、乗用車の42までの組立シリーズ数制限を廃止し、自由化する。
1991年 4月 9日	商務省、2300cc未満乗用車の完成車（CBU）輸入を解禁。また中古乗用車の輸入を禁止。
1991年 7月 2日	閣議において、自動車の輸入関税引き下げを決定。
1993年11月 2日	閣議で、乗用車組立工場の新設禁止規定の廃止を決定。
1994年 1月18日	工業省、乗用車組立工場の新設を認め、自由化を正式に決定。
1994年 5月22日	投資委員会は、自動車組立事業の投資奨励を94年4月18日より再開し、とくに地方への工場立地、また自動車を輸出する企業に対しては、税制上の恩典を優遇する布告を出す。
1999年 2月23日	閣議で、2000年の部品国産化規定廃止にともなう新たなOEM部品関税を決定。

（出所） 工業省工業経済事務所資料より作成。

表5 タイの自動車組立メーカー (1980年)

組立メーカー名	組立開始(年)	生産能力 (台/月)	車種	組立ブランド
Karnasutra General Assembly	1962	500~600	乗, ト	フィアット
Siam Motors and Nissan	1963	600	乗	日産
Toyota Motor Thailand*	1964	2,000	乗, ト	トヨタ
United Development Motor Industry	1964	1,200	乗, ト	三菱
Prince Motors (Thailand)	1966	400	乗, ト	日産
Isuzu Motor (Thailand)	1966	1,300~1,500	ト, バ	いすゞ
Thai Hino Industry	1967	800	ト, バ	日野
Thonburi Automotive Assembly	1963	300	乗, ト, バ	メルセデスベンツ
YMC Assembly	1973	300~400	乗, ト	BMW, プジョー
Bangchan General Assembly	1972	300~400	乗, ト	いすゞ, ダイハツ, ホールデン, オベル
Sukosol-Mazda Motor Industry	1975	800	乗, ト	マツダ
Thai Swedish Assembly	1976	250	乗, バ	ボルボ, ルノー
Siam Nissan Automobile	1973	1,500	ト	日産
Asoke Motor	1973	操業停止		GM(ブライノイ)

(注) 車種の略語: 乗=乗用車, ト=トラック, バ=バス。*は2工場。表記以外に, 委託組立企業が2社, 組立ライセンスを保持しながら, 操業停止している企業が4社ある。

(出所) Siriboon Nawadhinsuk and Benjaratana Nophakoon, *Raingan Wichai Chabap ti 5, Kan Prap Khongsang Utsahakam Yanyon* [調査報告書第5分冊, 自動車産業の構造改革], Samakhom Wichai Mahawithayalai Thai, 1981より作成。原資料は, タイ工業協会自動車部会。

建設を進めていた(表5)³⁶⁾。国産部品調達義務が課される一方で, モデル数が制限されなかったため, 多品種少量の部品を現地調達する必要に迫られ, 日系組立企業は自国の系列部品企業にタイへの進出を要請している。タイ政府も74年に, 自動車部品への投資を奨励し, 8工場が認可を受けた³⁷⁾。当時の地場系部品企業は, 補修部品や模造品を生産する小規模工場が大部分で, 製品の価格が高く, 品質も規格に達していない。部品国産化政策が始まってようやく, 一部の企業で組立工場への納入が行われていた³⁸⁾。

1970年代中頃には貿易赤字が再び悪化したため, 商務省は78年1月に乗用車の完成車輸入を禁止し, 同時に大蔵省も完成車とCKD部品の輸入関税をさらに引き上げている(表4)。完成車輸入の禁止措置は, すでに操業が軌道に乗っていた日系組立企業と地場系部品企業が一致して, 国内産業の保護

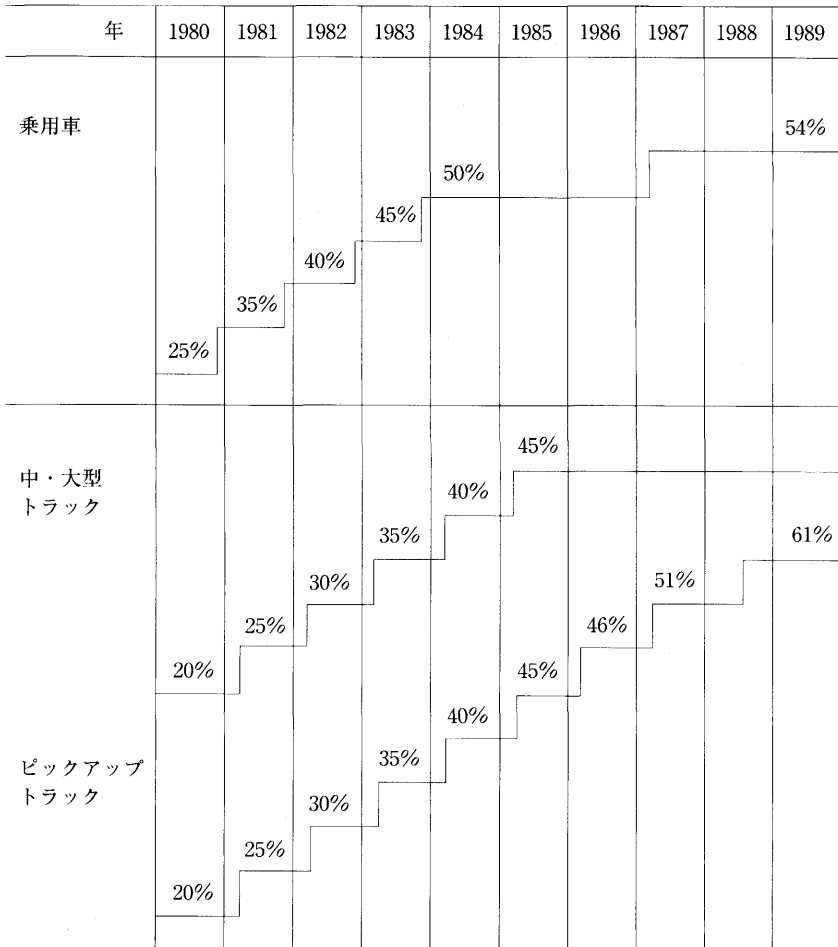
を求めて要望していた政策で、ようやく実現し、生産台数の少ない欧米系組立企業は苦境に立たされた。一方で国産部品調達政策に関しては、日系企業と地場系企業の間で意見が対立することになる。タイ工業協会（ATI）自動車部品部会（Auto-Parts Industry Club: APIC）では日系企業が支配的な地位を占めて影響力をもっており、部品国産化の推進には否定的な意見が多数を占めていた。そこで調達率を引き上げたい地場系企業は78年6月、タイ工業協会自動車部品部会とは別に、独自のタイ自動車部品製造業者協会（Thai Auto-Parts Manufacturers Association: TAPMA）を設立している^{39）}。

地場系部品企業の政治的な働きかけにより、工業省は1978年8月に国産化率の引き上げを発表した。まず従来の付加価値ベースの国産化率算定方式では、部品価格と為替相場による変動が激しいため、構成部品の品目ごとに点数をつけて、合計得点を100とする方式に変更する^{40）}。この点数方式で、乗用車の国産部品調達義務を25%から、最初の2年間で35%へ、その後1年ごとに5%引き上げ、5年後の83年に50%にすると定めた（図2）。同時に工業省は、シリーズ数の増加は認めず、乗用車組立工場の新設を禁止する政策も実施している^{41）}。後者の政策は規模の経済を考慮するとともに、すでに進出した日系組立企業の要望を反映した措置であった。

TAPMAの政治的な圧力行使は、部品国産化率の引き上げだけにとどまっていない。TAPMAの会長には、サイアムセメント・グループで铸件部品を製造しているサイアムナワロハ社の社長が就任したが、同社は農業機械用ディーゼルエンジンの铸件部品を、グループ内のサイアム・クボタ社に納入することに成功し、次はトラック部品のブレーキドラムを自動車組立企業に納入する機会を窺っていた。そこで部品国産化政策という御旗のもとに、政治力にものをいわせて、1980年に工業省から、ブレーキドラムをトラック組立の強制調達部品に指定する政策を引き出したのである^{42）}。この決定は、日系組立企業に事前の相談もなく下されたため、王室財産管理局が最大株主であるサイアムセメント社の特権を利用した措置であることは明らかであった。

サイアムナワロハ社はさらに、ディーゼルエンジン製造プロジェクトを政

図2 自動車部品国産化率の推移



〔出所〕 Somboon Siripracai, "Prasopkan 30 Pi Khong Utsahakan Rotyon : Fan ti mai pen Chin"

〔自動車産業30年の経験・夢は実現せず〕, *Thammsat Economic Journal*, Vol. 9, No. 4, December 1991, p. 31. 原資料は「タイにおける自動車・部品産業の開発」に関するセミナーでの配布資料。

府に働きかけている。BOIは第二次輸入代替工業化の一環として、ディーゼルエンジンの国産化計画を発表し、投資額が2500万バーツ以上、1982年4月1日までに生産を開始して、段階的に国産化率を引き上げるという条件で、

投資企業を募った。自動車用エンジン計画には5企業がBOIに投資を申請し、最終的に日系のトラックメーカー3社がプロジェクトを進めることになった⁴³。しかし不況の影響で、いずれの企業もBOIの条件どおり実施する見通しが立たず、計画は中止されている。タイのトラック市場は、まだ部品生産で規模の経済が働く段階には達しておらず、政治的に強引な圧力も、経済構造の実態には通用しなかった。

第二次石油危機後、経常収支赤字が深刻となり、1982年と83年に世銀から構造調整融資を受けているが、これに先だってNESDBが中心となり、不況に対処するための産業再構築に関する調査が行われている。自動車産業でも、70年代に自国での生産を目指して保護政策が進められたが、非効率な生産が続けられており、産業構造を改革する必要が生じていた。70年代後半の自動車産業政策は、地場系部品企業による政治的な圧力に左右されて決まる例がしばしばみられたが、NESDBの官僚は、このような非効率を経済的に合理的な構造に改革し、産業が効率的に発展する政策の立案を考えたのである⁴⁴。

NESDBが調査を委託したタイ大学調査協会（TURA）の自動車産業に関する報告書の要旨は、次のとおりである⁴⁵。(1)タイの自動車市場は狭いの、組立モデル数が多すぎる、(2)部品国産化政策は生産量の少ないモデルの組立事業を取りやめさせ、自動車価格を上昇させる、(3)自動車組立事業への過剰な保護措置は、消費者へ負担を転嫁し、保護がなくなれば組立事業は存立できない、(4)完成車輸入禁止措置は歳入を減らす、(5)関連産業への波及効果を通じた雇用創出が少ない、(6)自動車組立事業において技術移転が進んでいない。報告書の重点は、組立モデル数を減らして、規模の経済が働く状況を作ることにおかれている。また報告書が発表された1981年には、すでに乗用車の部品国産化率が40%に達し、これ以上の引き上げは消費者に過重な負担を転嫁するという議論が行われた⁴⁶。

1982年3月に政府の産業構造改革委員会と工業省の自動車産業開発委員会が合同で、以上の議論を検討した結果は、乗用車の部品国産化率は45%で凍結し、それを超える分については、規模の経済が働かずコスト・ペナルティ

が高まり、品質にも問題が生じるので、各品目に関して適当かどうかを判断することにした。また完成車輸入に関しては、国内で組立できないモデルにかぎることとし、輸入業者には自動車輸出も義務づけている。82年11月にはバンコク日本人商工会議所の自動車部会も、国産化率を45%で凍結する方針を支持し、政府が部品の品質管理や輸出部品の規格検査に取り組むよう要望した⁴⁷⁾。工業省は83年3月、これらの検討結果にもとづいて、国産化率を45%で凍結し、超過分に関しては強制調達部品を決める政策を発表している。同時に乗用車組立工場に対し、モデル数や車種の増加および工場の新設は認めない一方、工場の拡張は認可することにした。

NESDBはUNIDOにも、自動車産業再構築に関する調査を委託している。UNIDOの政策提言は、規模の経済を重視するという点で、TURAの報告書と共通しているが、さらに踏み込んで、多国籍企業の世界戦略における自動車部品輸出基地としてタイを位置づけた⁴⁸⁾。すなわち従来のような部品の多品種少量生産ではなく、輸出用に部品を大量生産して、規模の経済を実現するという政策である。多国籍企業の投資を誘致するためのインセンティブとして、部品輸出に応じた部品国産化の緩和、輸出メーカーへの完成車輸入の許可などが提言された。これらの提言は、1982～83年にかけて政府の委員会で検討され、一部は政府の政策にも反映しているが、83年4月にオップ工業相が就任してからは、省みられることはなかった。

オップ工業相は、国家民主主義党の幹事長であると同時に、タイ商業会議所(TCC)の会頭を務めており、タイ地場系企業の利益を代表する立場から、地場系部品企業の部品国産化要請を受け入れて、積極的に部品国産化政策を推進している⁴⁹⁾。これまでNESDBなどの官僚が進めてきた産業再構築計画は、貿易赤字が悪化し不況が続いているにもかかわらず、政治家の人気取り政策によってとりあげられなくなった。オップ工業相の考えは、部品国産化率を段階的に引き上げて、最終的に100%にするもので、国民車構想も念頭においている⁵⁰⁾。

工業省は1984年に部品企業への保護政策として、部品生産で規模の経済を

働きやすくするよう、全部で乗用車の組立を42シリーズ以内に制限し、各シリーズは2モデルまでとした。また委員会で検討されていた完成車の輸入解禁は、オップ工業相が取りやめを指示している。部品国産化政策に関しては乗用車の場合、86年から3年間で合計165品目を強制調達部品に指定し、88年には65%に達する計画が発表された。しかし国民車計画は、関心を示す組立企業が現れたものの、特定企業への過大な税の減免措置を蔵相が強く反対し実現していない⁵¹⁾。

オップ工業相による部品国産化の推進は、地場系部品企業の要望を反映したナショナリスティックな政策で、経済構造の実態を無視しており、混乱することが予想された。ただ1985年9月にクーデタが失敗して、その関与を疑われたオップ工業相は辞任に追い込まれ、長らく副工業相を務めていた学界出身のチラユが工業相に就任し、一時的にテクノクラート主導の政策立案が復活している。チラユ氏は産業再構築計画を工業省で担当しており、80年代前半に委員会で検討された方針に沿って、経済実態をふまえた産業政策の立案が期待された⁵²⁾。

工業省の自動車産業開発委員会は1986年、乗用車の部品国産化政策を再検討し、新しく強制控除部品28品目27.07%と選択部品142品目39.99%という二つのリストを用意して、両者の合計が54%になるよう国産部品を調達する政策を87年から実施した。この政策によって、オップ前工業相の国産化計画が87年に54%に達した段階で凍結されるとともに、組立企業にとっては部品産業の実態に応じて調達部品の選択が可能となっている。地場系部品企業の要望にある程度応える一方で、組立企業にも配慮した政策となった。

ディーゼルエンジン製造プロジェクトに関しては、1970年代末に一度頓挫していたが、86年にエンジン国産化計画が再び発表されている。新プロジェクトでは国産エンジンの対象を、タイで一番需要がありモデル数も少ない小型ピックアップトラックのディーゼルエンジンとした。また国産エンジンの輸出義務を課して、量産化により規模の経済が働くようにし、段階的に部品の国産化を進めて、シリンダーブロックなどの casting 品やクランクシャフトな

どの鍛造品を強制調達品目とする。最終的にトヨタ、日産、いすゞの3社がBOIの投資奨励企業となり、三菱自工1社が工業省から認可を受けて、プロジェクトが89年7月から開始された⁵³⁾。地場のサイアムセメント・グループは、トヨタのエンジン・プロジェクトに資本参加している。

タイ政府の部品国産化政策によって、1980年代に2種類の地場系部品企業の成長がみられた。一つは政治的に部品国産化を工業省に働きかけた地場系企業で、サイアムセメント・グループのサイアムナワロハ社がその代表である。同社はプレーキドラムなどの鋳物部品を、自動車メーカーへ納入することに成功し、この納入機会を活用して、その後は日系企業の技術支援を受け、工場の生産性と品質を向上させてきた。タイで鋳物を製造できる企業が当初ほとんどなく、同社は保護政策に守られながら、独占的に鋳物部品を自動車組立企業に供給できたのである⁵⁴⁾。エンジン・プロジェクトについても、サイアムセメント・グループが資本参加することで、技術移転を望んでいた。

もうひとつは、組立企業が技術援助などで育成した地場系企業である。部品国産化政策によって組立企業は、輸入部品との価格差が小さい国内部品から調達を始めるが、自国の系列部品企業がタイへ進出していない場合は、地場系の部品企業を育成して調達する必要に迫られた。このようにして成長した地場系企業の代表は、サミット・グループとソンブーン・グループである。三菱自工のタイ法人は、ボディープレス部品と鋳物部品の多くを、この両グループによる供給に依存した。他の日系組立企業は、これらの部品を内製化するか、日系の関連企業で製造するのが普通であるが、タイ三菱は資本投入を少なくするために、地場系企業と技術提携の契約を結び、両グループはこの機会を活用して成長を成し遂げたのである⁵⁵⁾。

1970～80年代におけるタイの自動車産業政策は、自動車産業の発展を目指した官僚によって政策が立案されたが、実際には地場系部品企業による政治的な圧力によって、部品国産化政策が推進されていった。また組立企業に対しても、完成車輸入の禁止や組立事業への新規参入制限措置など、国内産業保護政策がとられている。保護政策の結果、タイの自動車生産は80年代に年

表6 タイの自動車生産・販売台数

(単位:台)

	生産台数			販売台数		
	乗用車	商用車	合計	乗用車	商用車	合計
1961年	310	215	525	3,542	3,318	6,860
1962年	908	276	1,184	4,658	3,680	8,338
1963年	1,817	1,682	3,499	9,096	6,303	15,399
1964年	3,978	3,289	7,267	11,178	9,801	21,069
1965年	4,408	5,678	10,095	10,974	13,724	24,698
1966年	4,898	5,749	10,647	14,984	15,835	30,819
1967年	6,211	6,607	12,818	23,316	26,115	49,431
1968年	7,209	6,779	13,988	27,898	36,188	64,086
1969年	6,110	6,030	12,140	24,376	41,069	65,445
1970年	6,604	4,063	10,667	21,828	27,438	49,226
1971年	9,017	5,997	15,014	18,008	26,595	44,603
1972年	11,630	7,755	19,385	18,027	26,156	44,183
1973年	17,935	9,499	27,434	30,175	39,843	70,018
1974年	17,572	14,891	32,463	29,211	44,644	73,855
1975年	15,524	15,467	30,991	23,388	54,729	78,117
1976年	15,333	25,729	41,062	20,699	57,642	78,341
1977年	18,564	47,310	65,874	25,480	75,843	101,323
1978年	21,869	45,200	67,069	23,233	66,034	89,267
1979年	21,602	45,137	66,739	22,043	66,816	88,859
1980年	23,411	50,544	73,985	26,739	62,184	88,923
1981年	26,650	60,509	87,159	27,098	62,037	89,135
1982年	24,629	52,655	77,284	27,344	63,802	91,146
1983年	33,945	75,314	109,259	32,966	85,374	118,340
1984年	36,127	74,910	111,037	31,610	81,858	113,468
1985年	23,862	58,244	82,106	22,153	63,946	86,099
1986年	21,053	53,102	74,155	21,950	56,531	78,481
1987年	29,333	68,815	98,148	26,909	74,451	101,360
1988年	54,459	99,724	154,183	39,232	107,763	146,995
1989年	58,761	154,775	213,536	47,705	160,436	208,141
1990年	73,768	231,377	305,145	65,813	238,297	304,110
1991年	76,968	206,177	283,115	66,778	202,052	268,830
1992年	100,276	223,685	323,961	121,453	241,583	363,036
1993年	144,449	275,412	419,861	172,452	282,548	455,000
1994年	109,822	323,504	433,326	154,500	331,351	485,851
1995年	127,242	398,438	525,680	158,701	408,915	567,616
1996年	138,579	420,849	559,428	173,606	415,262	588,868
1997年	112,041	248,262	360,303	132,070	231,172	363,242
1998年	32,008	126,122	158,130	46,399	97,844	144,243

(出所) タイ工業連盟自動車部会。

産10万台前後で停滞したが（表6）、部品国産化政策は、技術援助などを通してある程度の部品技術を移転させ、地場系企業の成長を助けてきたと評価できよう。もっとも狭い市場規模では、経済的に非効率な生産が続くため、将来的に市場の拡大が必要となる。また保護されている期間に、品質の高い生産に取り組まなければ、自由化後に競争力のある真の意味での産業発展にはつながらない。

3. 石油化学産業

石油化学産業は、繊維や自動車産業より遅れて、1970年代後半以降に本格的な産業政策が実施されている。石油化学産業の原料となる天然ガスが73年にタイ湾で発見され、また60年代から進められた輸入代替工業化で、プラスチック製品など石油化学産業の最終製品需要が増加したことが原因であった。当時は石油危機の直後で、原料を外国に依存せず国内で一貫した産業の生産体制を備える重要性が議論されており、輸入代替工業化の過程で中間財の輸入が急増して貿易赤字が拡大したため、素材産業を対象とした第二次輸入代替工業化の必要性が認識されたのである。タイにおいて石油化学産業を含む重化学工業化の構想は、「東部臨海開発計画」として実施されているので、同計画の推移をまずみていこう。

1970年代後半にNESDBでは、鉄鋼、石油化学、化学肥料などの重化学工業を開発するに際して、民間だけでは実施が不可能な大規模プロジェクトには、政府が投資に参加し官民合弁で開発を実施するという方針を打ち出している。タイの工業化は60年代以降、インフラ整備に政府の役割を限定してきたが、高度成長期の日本や70年代の韓国における産業発展の成功に刺激を受けて、政府主導型の重化学工業化が構想されたのであった⁶⁹。78年には国営企業のタイ石油公団（PTT）が、石油や天然ガス関連の開発事業を推進する機関として設立されている。タイ湾の天然ガスを利用して、東部臨海地域に工業開発を進める計画が、80年3月に発足したプレーム政権により進められ

年表3 東部臨海開発・石油化学産業政策

年月日	政策の内容
1973年	Union Oil, タイ湾に天然ガス田発見。
1977年	Texas Pacific, 新ガス田発見。
1978年12月	世銀にレームチャバン港開発の援助要請。世銀はサタヒーブ港開発を勧告。
1978年12月	タイ石油公団 (PTT) 設立。
1979年	タイ湾天然ガスの海底輸送パイプライン敷設工事着工。Maunsell社 (豪), 世銀ローンの下でサタヒーブ港のFSを実施。
1980年12月26日	東部臨海基幹産業開発委員会 (CDBIES, 委員長: プレーム首相) 発足。
1981年4月21日	CDBIES, 東部臨海の重化学工業に関わる報告書「アナット報告」を提出。
1981年6月2日	CDBIESに代えて, 東部臨海地域開発委員会 (EDSC) 発足。
1981年7月6日	EDSCのもとに, 東部臨海地域開発小委員会発足。
1981年7月28日	NESDB内に, 計画実施分析・調整センター (CIPO) 設置。
1981年7月	政府, 東部臨海地域開発計画マスタープランをCooper & Lybrand社に委託。
1981年9月	天然ガス輸送パイプライン敷設完了。
1981年10月26日	EDSCのもとに, 化学肥料プロジェクト小委員会および石油化学産業小委員会発足。
1982年1月13日	EDSCのもとに, 東部臨海地域教育・社会開発計画小委員会発足。
1982年2月23日	閣議, レームチャバンに軽工業団地, 商業深海港を建設する方針決定。
1982年5月	ソーダ灰プロジェクトをサタヒーブ地区またはラヨン地区とする方針決定。
1982年10月2日	国家肥料公社 (NFC) 設立。
1982年11月24日	EDSC, 次の東部臨海開発3方針を決定。①マープタブットに肥料, 石油化学, ソーダ灰など重化学工業の立地を前提に, 工業用深海港を建設する。②レームチャバンを軽工業, 輸出加工産業育成のための工業地区とし, 商業港を設置する。③サタヒーブ港の拡張は当面見あわせる。
1982年11月	天然ガス分離プラント工事着工 (マープタブット地区)。
1984年2月	国家石油化学公社 (NPC) 設立。
1984年9月	NPCプロジェクトのコンサルタントに, Lurgi (Gmbtt) およびTrichemを指名。
1984年10-12月	マープタブット計画, サタヒーブ-マープタブット鉄道, レームチャバン港作業開始。
1985年2月	政府, 東部臨海開発計画の見直し修正。
1985年4月	マープタブットの天然ガス分離プラント竣工式 (84/11試運転)。
1985年7月	ソーダ灰プロジェクトの中止決定。
1985年7月21日	東部臨海開発計画の首相府規定を制定。
1985年8月	マープタブット港工事実施。
1985年8月23日	首相府規定に則り, EDSCの委員を任命。
1985年9月18日	首相府規定に則り, NESDBに東部臨海開発委員会事務所 (OESB) 設置。
1985年11月	NPCオレフィン・プロジェクト工事, 国際入札。

1985年12月	東部臨海開発対外借入計画のレビュー委員会発足。 レビューの結果、原則として計画どおり実施。プロジェクトの優先順位をESDCに委ねる。
1986年7月25日	工業省, PE, PP, PVC, VCM, PS製造プラントの新設, 拡張を認めず。
1986年10月15日	ESDC, レームチャバン地区の早期実施を決定。
1987年12月	NPC-1 (オレフィンプラント) 工事着工。
1988年1月	政府, マーブタプットを規模縮小のうえ, 再開決定。NPC-2のマスタープランを承認。
1988年3月	NFC, 肥料プロジェクトを当面見送る旨決定。
1988年6月	BOI, NPC-2の11プロジェクトへの進出企業を認可。
1989年4月11日	工業省, PE, PP, PVC, VCM, PS, ABS/SAN, SBR, SM, EG, LAB, PTA製造プラントの新設, 拡張を96年末まで認めず。
1992年3月27日	工業省, PE, PP, PVC, VCMの製造を自由化する。
1994年6月16日	工業省, 石油化学プラントの自由化方針を決定。中・下流部門で97年から, 上流部門で99年から生産開始の新設プラントを認める。
1995年5月29日	工業省, 石油化学プラント全段階の新設・拡張を告示と同時に認可。

(出所) NESDB資料, 工業省資料, バンコク日本人商工会議所『東部臨海開発の概要』より作成。

た(年表3)。

プレーム首相は1980年12月に東部臨海基幹産業開発委員会を設置し, 重化学工業プロジェクトや深海港建設地を選定するための調査が, 調査小委員会(アナット委員長)の手で行われている。同委員会は, ラヨン県マーブタプット周辺にソーダ灰, 化学肥料, 鉄鋼などの基幹産業プロジェクトを立地させ, チョンブリ県サタヒープとレームチャバンに深海港を建設する提言を盛り込んだ報告書を提出した。81年6月には前委員会に代わり, 新しく東部臨海地域開発委員会(Eastern Seaboard Development Committee: ESDC, 委員長: プレーム首相)が設置され, 同委員会は開発政策や方針の決定および工業プロジェクトや深海港計画の検討に関して, 強い権限が与えられている。ESDCの下には(1)東部臨海地域開発, (2)化学肥料プロジェクト, (3)石油化学産業, (4)東部臨海地域教育・社会開発計画の四つの小委員会が設けられ, またプロジェクトや委員会の調整を担当する実務機関として, NESDBに計画実施分析・調整センターが設置された⁶⁷⁾。

政府がCooper & Lybrand社に作成を委託した東部臨海地域開発計画のマ

スタープランは、1982年6月に完成し、10月には化学肥料プロジェクトの事業主体である国家肥料公社（National Fertilizer Corp., 略称NFC）が設立され、ESDCは11月に東部臨海地域開発に関して次の3方針を決定している。(1) マーブタブットに化学肥料、石油化学、ソーダ灰など重化学工業を立地させ、工業用深海港を建設する、(2) レームチャバンを労働集約型軽工業、アグロインダストリーなどの加工型輸出産業育成の工業地区と位置づけ、商業港を設置する、(3) サタヒーブ港の拡張は見合わせる⁵⁸。しかし80年代前半のタイ経済は、貿易赤字、財政赤字、対外債務累積の三重苦に直面しており、プロジェクトへの政府の資本参加および民間企業との調整をめぐって、化学肥料プロジェクトや深海港の建設地などは、決定が二転三転することになった。

石油化学産業の開発に関しては、ESDCの石油化学産業小委員会（委員長：チラユ副工業相）で、プロジェクトの実行可能性が検討され、天然ガスの供給と最終製品需要が十分にあるとの結論に達し、ESDCが1983年7月に第1次石油化学コンプレックス計画（NPC1）のマスタープランを決定している⁵⁹。PTTがマーブタブットに建設した天然ガス分離プラントから供給されるエタンとプロパンを利用し、オレフィンセンター1社と下流部門4社から構成するコンプレックスとなった。オレフィンセンターの事業主体として84年2月に、官民共同出資で国家石油化学公社（National Petrochemical Corp., 略称NPC）が設立されている。NPCの資本はPTTと下流部門の民間企業4社などで構成しているが、PTTを含む政府側が過半数を出資した⁶⁰。またNPCがエチレンとプロピレンを独占的に下流4社に供給する取り決めであったので、計画が政府主導で進められたのは明らかである。

下流部門の民間企業には、1971年からポリ塩化ビニール（PVC）を製造していたタイ・プラスチック・アンド・ケミカルズ（TPC）社、繊維・米輸出商（ホンイヤーセン・グループ）から石油化学事業に進出し、82年に低密度ポリエチレン（LDPE）の工場が稼働したタイ・ペトロケミカル・インダストリー（TPI）社の既存2社に加えて、プラスチック原料を輸入していたメトログループのHMCポリマーズ社、サイアムセメント・グループのタイ・ポ

表7 タイ石油化学製品の輸入関税

	1994年以前	1995年～	1997年～
1. 上流部門			
エタン, プロパン	0.001パーツ/kg	0.001パーツ/kg	0.001パーツ/kg
オレフィン系(エチレン, プロピレン)	20%	12%	5%
アロマチック系(ベンゼン, トルエン)	20%	12%	5%
2. 中流部門			
オレフィン系 (VCM, SMなど)	20%	15%	10%
アロマチック系 (EG, PTA)	7%	7%	7%
3. 下流部門			
オレフィン系 (PE, PP, PS, PVCなど)	40%	30%	20%
アロマチック系 (PET, NYLON)	or 8 パーツ/kg	or 6 パーツ/kg	or 4 パーツ/kg
4. プラスチック部品	60%	45%	30%
	or 14 パーツ/kg	or 10.5 パーツ/kg	or 7 パーツ/kg

(注) 下流部門とプラスチック製品の1997年1月の関税引き下げは、各10%引き下げるとどまり、97年7月にも再度10%の引き下げにとどまった。

上流および中流部門の関税は96年9月に5%への引き下げが検討され、繊維製品用のPTA関税は7%から5%となった。

(出所) 大蔵省資料および新聞報道をもとに作成。

リエチレン (TPE) 社が参加した⁽⁶¹⁾。以上4社はいずれも、84～86年にBOIから投資奨励を受けている。工業省は86年7月、これら第1次石油化学コンプレックス計画に参加している企業を保護するため、ESDCが承認する以外には、石油化学プラントの新設および拡張を禁止した。また下流部門の石油化学製品には、輸入関税40%と輸入課徴金20%が課せられ、石油化学産業の輸入代替化が進められている⁽⁶²⁾ (表7)。

東部臨海開発計画は、NESDBの官僚がタイの重化学工業化を目指して構想した計画である。それと同時に、バンコク首都圏の一極集中を是正するために、地方へ経済活動を分散して所得を分配する地方振興政策というもうひとつの面を備えており、この二つの点が強調されて計画が推進された。しかし1980年代前半の深刻な不況によって、重化学工業プロジェクトの実現可能性に疑問がもたれ、財政赤字や対外債務累積が深刻な状況でプロジェクトに経済性はあるのか、政府による保護育成措置は有効か、またどの程度必要か、どのようにして非効率に陥るのを防げるかなどの問題点が指摘され、対外借

入の上限設定もあって、85年に計画全体の見直しが行われている。NESDBの官僚のなかでも、重化学工業化を推進して新興工業国の仲間入りを目指す勢力と、農村開発政策を重視する勢力（第5章参照）に、当時は分かれていた⁶³。

NESDBの官僚の考え方が対立するなかで、石油化学コンプレックス計画は、比較的スムーズに進んでいる。東部臨海開発の他のプロジェクトが、政府の資本参加や民間企業との調整に手間取って、計画決定の延期や中止を余儀なくされているのに比べ、石油化学産業の場合は、国营企業PTTと半官半民のNPCが中心となって、当初から明確に政府の主導で計画が実施されたからであった。このように石油化学産業は、幼稚産業への保護育成という観点から、タイ政府が主導して工業化を進めた数少ない産業のひとつである。確かに初期の段階では、保護政策でプラスチック製品の価格が上昇し、消費者への負担の転嫁や輸出競争力の低下などの弊害が生じたが、後に経済構造が変化するにともなって、民間企業の投資が活発に展開することになった。

第5節 経済成長と自由化政策

1. 経済成長と自由化政策への転換

1985年のG5プラザ合意による国際通貨調整が原因となり、日本を中心とする外国企業のタイへの直接投資が急増し、タイ経済は80年代後半以降に高い経済成長を遂げている。この経済成長を主導したのは、電機・電子産業における外資系企業の事業展開であった。輸出指向型企业に外国資本100%の進出を認めるという投資委員会の政策のもとで、プラザ合意によって米ドルに対し自国通貨高となった日本や台湾の企業が投資を進めたのである。日本の電機メーカーや中小の部品企業は、第三国輸出向け生産拠点としてタイに進出し、家電製品、フロッピーディスク駆動装置、電子部品などを生産した。

これらコンピュータ・部品や半導体の投資は、多国籍企業の世界戦略によって、労働コストの安いタイが輸出加工基地として選択されたのである。

外資系企業による輸出主導型の経済成長は、続いて国内で建設ブームを引き起こし、棒鋼やセメントなど建設資材の需要が急増することになった。工業省は1980年代中頃まで、これら建設資材の供給が超過しないよう、輸出向けを除いて生産を調整し、工場の新設や拡張を認めてこなかった。しかし需要の拡大に対応するため、棒鋼では88年から規制を緩和し、91年4月にはビレットを原材料に製造する工場の新設や拡張は、原則として自由化している。その結果、新規参入企業による投資が拡大して、棒鋼の生産能力は大幅に増加した。セメントでも89年から規制を緩和し、91年4月には完全に自由化して新規参入を奨励している⁶⁴。長らくタイのセメント生産は3社による寡占体制であったが、自由化後は8社が操業し生産能力が大幅に拡大した。

輸出の増大による経済成長はさらに、国民所得の上昇や消費者の購買力を高め、国内市場を急速な勢いで広げることになった。自動車の年間販売台数は1980年代半ばまで10万台前後で停滞していたが、89年に20万台、90年には30万台に達している（表6）。80年代の自動車生産は、保護政策のもとで競争原理が働かず、自動車メーカーの生産性改善への取り組みが二の次となり、高価格の製品を購入する消費者がコストを負担していた。しかし経済成長によって自動車需要が急増し、生産が追いつかない状況となり、予約購入でその権利が売買されるにいたって、消費者の不満が一気に高まったのである⁶⁵。チャーチャーイ内閣は、このような自動車の供給不足と価格のつり上がりに、早急な対策をとる必要に迫られていた。

国内市場の拡大にともなう経済構造の変化とともに、国際機関からの外圧が政府の政策転換を促す役割を果たしている。タイはGATTの加盟国となり、1980年代後半から世界的に貿易の自由化が進むなかで、タイの産業に関する保護政策の多くはGATTの取り決めに抵触していた。この国内市場の拡大と自由化の流れを受け、政府は非効率な資源配分を是正することにより競争原理の導入を目指して、90年から従来の保護育成政策を転換している。

自動車産業ではチャーチャーイ内閣が90年7月に完成車輸入解禁の検討を開始し、8月に工業省は42シリーズまでに制限していた乗用車の組立シリーズ数を自由化した。しかし完成車の輸入解禁に際し、その輸入関税率をどうするかで、政党内閣のチャーチャーイ政権では、利害が絡んで結論を出すには至っていない⁶⁶⁾。すなわち国内組立企業は完成車の関税引き上げを要望していたが、それでは輸入車と国内組立車の価格差を縮めて競争原理を導入し、消費者の利益を考慮するという自由化政策の趣旨に反している。

1991年2月のクーデタ後に成立したアーナン暫定内閣は、多くの産業で保護育成から自由化への政策転換を一気に進めた⁶⁷⁾。テクノクラート出身のアーナン首相は、利益誘導政治に陥りがちな政党内閣とは異なり、経済効率性の観点から政策を遂行したのである⁶⁸⁾。完成車の輸入解禁は91年4月に商務省により実施に移され、輸入関税の引き下げに関しては大蔵省を中心に検討されることになった。大蔵省はGATTウルグアイラウンドの取り決め履行を急ぎ、7月に完成車およびCKD部品の輸入関税を大幅に引き下げている(表4)。関税の引き下げに際して大蔵省は、組立企業などの自動車業界団体に事前に相談せず発表したため、8月に再検討されたが、今度は自動車輸入業者の反発を招いて、関税率の水準は7月の水準に落ち着いている⁶⁹⁾。

1991年7月の自動車関税引き下げの結果、まず輸入車と国内組立車の価格差が大幅に縮まり、完成車の輸入が92年に2万台、93年には4万台に達した。一定規模まで国内市場が拡大したため、保護政策を取りやめると、コストを下げて品質の高い製品を生産する競争が起こり、消費者は価格に見合った品質の製品を購入できるようになったのである。また乗用車とピックアップトラックのCKD部品輸入関税はともに20%となり、両者の価格が接近した。これまでタイではピックアップトラックの需要が高く、税制面でも優遇されていたため、日系組立企業はピックアップトラックの生産能力増強を計画していたが、政策転換で大きな影響を受けている。

大蔵省では自動車に引き続き、タイ経済の構造変化や世界的な自由化の流れに対応して、工業製品の輸入関税を段階的に引き下げる計画を進めていた。

当時のタイの輸入関税は20%以上が2000品目以上もあって、最高税率と最低税率の差が開いており、産業によっては最終製品よりも原料や中間財の輸入関税の方が高く、税収を確保するために複雑な税率構造となっていたのである。大蔵省は関税改革の準備委員会の場に、民間経済団体の代表も招き、公平な立場から課税を実施するため、製品を原材料や中間財、完成品などに分類する作業を行った。そして官僚のみで構成する関税率構造改革委員会において、関税分類を39段階から6段階（医療用機器0%、原材料1%、資本財5%、中間財10%、完成品20%、保護が必要な製品30%）に簡素化し、準備委員会から送られてきた製品分類を検討している。大蔵省は1994年12月に最終的な関税引き下げ計画を発表し、平均関税率は94年の30.24%から97年には17.01%へ下がることになった。

関税改革の政策決定過程では、民間経済団体の代表が各産業の関税改革に関して政府に意見を述べる機会があったが、以前たびたび行われた業界団体の工業省への政治的な働きかけとは様相が一変している。大蔵省では、従来の保護関税が消費者に過大な負担を負わせたとの認識のもとに、個別企業や業界団体からの要請は受け付けず、経済団体に各産業の調査報告書の作成を命じて、研究者が各産業の代表として大蔵省に派遣された⁷⁰⁾。研究者や大蔵省の官僚は、各産業の実態を必ずしも把握していない問題点はあるが、この関税の引き下げ計画は、これまでの利益誘導型の政策決定とは異なり、中立的な立場からコスト引き下げを目的として実施されたと捉えてよいであろう⁷¹⁾。関税改革は1980年代前半の構造調整期に計画されたが、失敗に終わっていた。関税改革などの自由化政策への転換が90年代に可能となったのは、経済成長によりタイの経済構造が変化していたからである。

2. 企業による投資競争と自由化政策の推進

1980年代後半以降、タイ経済は高度成長を遂げ、国内市場が急速に拡大した。輸出の増加により国民所得が上昇し、消費者の購買力も高まったのであ

る。タイ市場は90年代に入ってもますます拡大する傾向を示したため、タイ地場企業は垂直統合や事業多角化を進め、多国籍企業も東南アジア地域を世界の成長センターとして着目し、タイを中心とする東南アジアへの投資戦略を開始した。すなわち自動車、石油化学、鉄鋼などの分野では90年代前半に、タイ市場の潜在的な成長性を見込んで、地場系企業とともに、外資系企業が投資競争を展開している。多国籍企業の事業展開は、ある企業が先行的にタイに進出すると、他の競争企業も相次いで先行企業と同様の事業を展開する様相を示した⁷²⁾。

自動車産業では、経済成長により消費者の購買力が高まったところに、関税の引き下げで自動車価格が低下して、個人向け乗用車、社用車、タクシーなど新たな需要が開拓されつつあり、組立企業はこの需要を獲得するため、各社競って生産設備の拡張に取りかかっている。まず三菱自工は1988年に合意されたASEAN自動車部品相互補完協定（BBCスキーム）を利用して、域内で部品の相互供給を行い、またカナダ・クライスラー社向けにランサーを輸出した。国内市場の拡大に対応して、92年にはレームチャバン工業団地の新工場が稼働している。トヨタといすゞは、それぞれ89年と92年に、ピックアップトラックの新組立工場を敷地内で稼働させ、供給能力を大幅に拡張した。また本田は組立を現地企業に委託していたが、89年に組立ライセンスを購入し、93年から独自の生産も開始している。

このような自動車メーカーの相次ぐ設備拡張と新たな投資戦略を受けて、政府は1993年11月に閣議で、これまでの参入制限措置を撤廃し、新規事業者が乗用車組立工場の新設を認める決定を行った。国内市場が一定規模に達し、ようやく国内で自立して効率的な生産が可能になると判断されたためである。既存の組立企業も、従来の保護政策で守られる生産体制から、市場拡大に対応して新規投資を行う戦略に転換し、規制の緩和を働きかけ、工業省が94年1月に正式に新規参入を認めた⁷³⁾。ただし国産部品の調達規定に関しては、乗用車で54%が維持され、部品企業への保護が続けられている。94年4月には投資委員会が、タイを完成車輸出の生産基地にすることを目指して、地方

に立地する自動車組立工場に税制面での恩典賦与を決定した。

政府の自由化政策推進により、自動車組立企業は相次いで新規投資を進めている。タイの自動車市場は、これまで商用車が市場の7割を占めていたが、本田とトヨタは低価格の新型乗用車「アジア・カー」を投入し、モータリゼーションに対応した需要の開拓を目指す戦略を掲げた。本田はローチャナ工業団地（アユタヤ県）、トヨタはゲートウエイシティ工業団地（チャチュンサオ県）に新工場を建設し、それぞれシティ、ソルーナというブランド名で1996～97年に販売を開始している。この新型乗用車では、可能なかぎり現地で部品を調達してコストを引き下げる方針がとられた。また三菱自工は、ピックアップトラックの生産をタイに集約し、レームチャバン工場を世界向け輸出拠点とする戦略で、97年から商用車の輸出を伸ばしている。

一方アメリカの自動車メーカーは、1970年代に業績不振で一度撤退していたが、アジア自動車市場の拡大を受けて、再びタイに進出することになった。フォードはマツダと合併で、ピックアップトラックの組立工場をイースタンシーボード工業団地（ラヨン県）に新設し、98年から操業を始めている。またGMもフォードと同じ工業団地に工場を建設して、乗用車の生産計画を2000年に開始すると発表した。自動車組立企業は95年に15社あり、生産能力は合計で約79万台に達していた。これらの計画がすべて稼働すると、99万台の生産能力を有することになり、さらに欧州メーカーにも投資計画がある（表8）。タイは東南アジアで最大の市場をもち、自由化政策を実行して、部品産業が成長している点で、他のASEAN諸国より競争力の向上が見込めると判断されたためであった。

組立メーカーの生産設備拡張で、自動車部品に対する需要も高まり、部品企業では規模の経済が働きやすい状況が生まれている。部品国産化政策によって、大手の地場系部品企業は組立企業から技術援助などを受け、組立企業へ納入する機会も増えて、部品生産を拡大してきた。この過程で、地場系部品企業の業界団体TAPMAは、その構成と役割を大きく変化させている。すなわちTAPMA加盟の地場系企業のなかには、大手の企業を中心に、以前

表8 タイの自動車組立メーカー (1999年)

組立メーカー名	組立開始(年)	生産能力(台/年)	車種	組立ブランド
Auto Alliance (Thailand)	1998	201,000	ピ	フォード, マツダ
Toyota Motor Thailand	1964*	200,000	乗, ピ	トヨタ
MMC Sittipol	1966*	174,400	乗, ピ, ト	三菱
Isuzu Motor (Thailand)	1966	130,000	ピ, ト	いすゞ
Siam Nissan Automobile	1973	81,900	ピ, ト	日産
Honda Car Manufacturing Assembly	1993*	50,000	乗	本田
General Motors Thailand	1999	40,000	乗	オペル (GM)
Siam Motors & Nissan	1962	31,200	乗	日産
Bangchan General Assembly	1972	20,000	乗	本田, 現代, ホールデン
Thonburi Automotive Assembly	1963	14,900	乗, バ, ト	メルセデスベンツ
YMC Assembly	1973	12,000	乗	BMW, プジョー
Thai Rung Union Cars	1986	9,600	乗	TR
Thai Hino Industry	1967	9,600	ト, バ	日野
Thai Swedish Assembly	1976	6,000	乗	ボルボ, ルノー
Siam VMC Automobile	1996	6,000	ピ	VMC
Motor and Leasing (Thailand)		200	バ	大宇
合計		986,800		

(注) 車種の略語：乗＝乗用車，ピ＝ピックアップトラック，ト＝トラック，バーバス。*は、1996年に生産能力を拡大。

表中のGeneral Motors Thailandは、操業開始が2000年にずれる見込み。他にSukosol Mazda Motor Industryは、1998年に操業を停止した。またBMW Manufacturing (Thailand)は、年10,000台の生産能力で2000年に操業開始予定。

(出所) タイ工業省工業経済事務所。

のような政治的な働きかけをやめて、日系組立企業と技術提携などで密接な関係を深め、活動の軸足をタイ工業連盟 (FTI) の自動車部品部会 (APIC) に移していった⁷⁴。1990年代半ばまでには、TAPMAの影響力がかなり衰退し、補修部品を生産する企業が中心となっている。

TAPMAの構成と役割が変化した背景には、国産部品の調達規定がWTOの貿易関連投資措置 (TRIM) に該当するため、2000年には撤廃されることが決まっており、それまでに部品の競争力を高める必要に迫られていたことがあった。大手の地場系部品企業は、積極的に日系などの部品企業に対して、

合併や技術提携を働きかけて、部品技術の向上を目指す戦略を立てたのである。サミット・グループとソンプーン・グループは1990年代に入り、それまでのタイ資本100%を維持しつつ、技術提携によって事業を拡張する方法から、合併形態による子会社設立に方針を転換し、積極的に日系企業と合併で部品企業を設立して、事業を拡大した⁷⁵⁾。また政府の自由化政策の推進によって、以前のような政治的な働きかけは通用しなくなっていたのである。

1980年代後半以降の経済成長は、プラスチック製品や合成繊維など石油化学製品の需要を増加させ、87年には第2次石油化学コンプレックス（NPC 2）が計画された⁷⁶⁾。NPC 2では、ナフサを原料にして上流部門を国営企業PTTが担当し、中流・下流部門は地場系企業が外資系企業と合併企業を設立して、BOIに投資奨励を申請している。88年に10企業がBOIから投資認可を受け、TPIグループ、サイアムセメント・グループ、バンコク銀行グループ、CPグループなどが積極的な事業多角化戦略を進めた（表9）。工業省は89年に、これらプラントを保護するため、石油化学製品11業種の工場新設および拡張認可を96年まで停止する措置をいったんはとっている。

経済成長にともない主要産業の素材となる合成樹脂の需要がさらに拡大したため、政府は石油化学産業においても、従来の保護育成政策を転換し、段階的に自由化政策を進めることになった。1992年3月には、NPC 1のプラントは稼働してポリプロピレン（PP）、ポリエチレン（PE）、塩ビモノマー（VCM）、PVCの需要が高まっていたため、工業省はこれら4業種への参入規制を撤廃し、新規事業者による工場の新設と拡張を自由化した。続いて94年6月に、国際的な自由化の流れに対応して国内石油化学産業の競争力を向上させるため、工業省は新規参入を認める自由化方針を決定している。さらに企業による投資申請が相次ぎ、政府に対し自由化への強い働きかけがあったため、95年5月に工業省は全段階のプラントの新設と拡張を承認し、即座に実施に移した⁷⁷⁾。

タイの1人あたりプラスチック年間消費量は23キログラムで、まだアジアNIEsと比べると少ない。ただし、合成樹脂など石油化学製品は1人あたり

表9 タイの石油化学プロジェクト

企業名	企業グループ	製造製品	生産能力 (トン/年)	生産 開始 (年)
〈NPC 1〉 National Petrochemical Co., Ltd. (NPC) Thai Petrochemical Industry Co., Ltd. (TPI) Thai Polyethylene Co., Ltd. (TPE) Thai Plastic and Chemicals Co., Ltd. (TPC) HMC Polymers (HMC)	PTT(石油公団), TPI, TPE, TPC, HMC TPIグループ サイアムセメント・グループ アジア銀行, 三井化学 メトロ・グループ	Ethylene Propylene LDPE HDPE/LLDPE LDPE LLDPE/HDPE VCM PVC PP	401,000 129,000 78,000 72,000 70,000 152,500 140,000 280,000 100,000	1990 1982 1990 1971 1990
〈NPC 2〉 Thai Olefins (TOC) Thai Aromatic (TAC) Thai Petrochemical Industry (TPI) Thai Polypropylene (TPP) Bangkok Polyethylene (RPE) Vinythai HMT Polystyrene Siam Styrene Monomer Tuntex	PTT PTT TPIグループ TPIグループ TPIグループ サイアムセメント・グループ バンコク銀行, 三井化学 CPグループ, ソルベイ 三菱化学, TOA サイアムセメント・グループ バンコク銀行, 台湾	Ethylene Propylene Mixed-C4 Benzene Toluene O-Xylene P-Xylene M-Xylene Polypropylene (PP) ABS Polystyrene (PS) Polypropylene (PP) Polyethylene (PE) PVC VCM Polystyrene (PS) Styrene Monomer (SM) PTA	350,000 210,000 100,000 200,000 52,000 29,000 322,000 15,000 100,000 150,000 20,000 29,000 100,000 100,000 200,000 140,000 140,000 25,000 200,000 450,000	1995 1995 1995 1997 1997 1997 1997 1997 1990 1997 1991 1996 1997 1993 1994 1993 1995 1992 1997 1995
〈新規プロジェクト〉 TPI NPC Rayong Olefins NPC TPC Apex Plastic Group	TPIグループ NPC サイアムセメント・グ ループ, ダウケミカル NPC TPC	Ethylene Propylene Styrene MTBE LLDPE/HDPE PP Butadiene Ethylene Propylene Propylene Ethylene Propylene VCM PVC Resin	500,000 410,000 180,000 200,000 200,000 250,000 70,000 500,000 221,000 600,000 300,000 86,000 79,000 300,000 100,000	1997 2000 (中止) 1999 1997 1997 1997

(注) 表記以外にも、石油化学プロジェクト計画後に事業を開始したプラントが多数ある。

(出所) タイ投資委員会資料。

GNPが一定の段階に達すると、1人あたりGNPの伸びを大きく上回って需要が拡大する傾向にある。地場系企業はこの潜在需要を獲得するために、政府に自由化を働きかけ、自由化政策への転換後は、石化プラントの投資計画を相次いで発表した。また外資系企業も、タイは周辺アジア主要国と比べて電気代や人件費が低コストですみ、経済成長にともなう合成樹脂の需要拡大が見込めるため、地場系企業と合併企業を設立し、投資競争を展開したのである。上流のオレフィンプラントは、これまで政府系企業が独占してきたが、TPIグループとサイアムセメント・グループが新たに進出を決め、上流から下流まで原料を輸入や他社に依存しない垂直統合が整うことになった⁷⁸。

鉄鋼業でも、鋼板需要が急速に拡大して国内生産能力を上回る見込みとなり、新規参入企業が政府に規制緩和を働きかけたため、投資委員会は1994年11月に自由化へ政策転換している。それまで鋼板圧延事業は多額の投資が必要なため、89年11月にサハウィリヤー・グループに対し独占的な事業運営権が与えられていた⁷⁹。熱延・冷延鋼板事業への新規参入解禁を受けて、地場系企業や外資系企業による両事業への新規参入が相次いでいる。さらにタイ国内で粗鋼の需要が今世紀中に500万トンに達すると予測されたことから、上工程への進出を計画する地場系企業が現れた⁸⁰。これまで上工程の事業は、東部臨海開発計画の初期に、政府主導で一貫製鉄の計画が立案されたが、採算が合う見込みがなく実現していない。

第6節 通貨危機後の産業構造改革

1. 産業競争力の強化計画

政府が自由化へ政策を転換して以降、自動車、石油化学、鉄鋼などの産業において、地場系企業は垂直統合や事業多角化を進め、外資系企業は経済成長による潜在需要開拓を目指して投資競争を繰り広げた。1990年代に入ると

金融の自由化が軌を一にして進み、これらの企業は設備投資に当てる資金として、多額の外貨を借り入れて事業を展開している。企業による製造業への投資は、不動産や自動車購入時の割賦金融向けの融資とは異なり、非生産的なものではなく、競争力の高い投資もかなり含まれていた⁶¹⁾。しかし96年後半より、経済が停滞し供給過剰が明らかとなって、多くの事業が縮小や中止に追い込まれ、97年7月のパーツ切り下げ以後は、巨額の為替差損と深刻な債務返済問題を抱えている。

他方でこれまで輸出を主導してきた繊維、靴などの労働集約産業では、中近東やロシア・東欧など輸出市場の拡大によって自動的に生産が増加したため、必ずしも製品の競争力向上をとまっていなかった。しかし1990年代に入り毎年二桁の伸び率を記録してきた輸出が、労賃のより低い周辺諸国の追い上げを受け、96年に前年比マイナス1.8%（ドル建て）に落ち込んだことによって、多くのタイ製品にまだ競争力が備わっていないことが明らかになったのである。タイ政府は早急に、これらの対応策を打ち出す必要に迫られた。そこで政府が、このような産業競争力の問題にどのように対処しているかをみていこう。

工業省では規制緩和・自由化政策を進めることによって、新規参入に国産化などの条件を付けている一部の産業を除き、民間企業の自由な投資活動に委ねる方針をとっている。しかし自由化政策へ転換して、高い経済成長を成し遂げたものの、依然として貿易赤字は増加するばかりで、中央と地方の経済格差は広がり、新たに公害問題が発生してきた。とくに貿易赤字問題は、国際的に貿易の自由化が進むなか、タイはより労賃の低い発展途上国の追い上げを受けており、輸出製品の競争力の強化が迫られている。

そこで工業省が中心となり、経済関係の官庁と協力して国家産業開発委員会を発足させ、タイ産業の問題点と競争力向上の方向性について検討することになった。委員会の結論は、「タイ産業の競争力強化の方向性」（閣議決定1994年10月）、「国際競争力の向上白書」（同95年4月）、「電子産業発展の方向性：1996～2000年」（同96年9月）、「タイ産業開発マスタープラン」（同96年

11月)、「関税免除工業地域の創設」(同97年5月)として報告書にまとめられている⁸²⁾。

ここではこのうち「電子産業発展の方向性：1996～2000年」をとりあげて、工業省の取り組みを紹介しよう⁸³⁾。タイの電子産業は、コンピュータ・部品や集積回路の輸出が近年急速に伸びたものの、これらの製品は国内で調達できる原材料の割合が小さく、多くを輸入に頼っていた。そこで外資系企業に依存せずに、タイ電子産業の発展を図るため、電子産業発展計画が策定されたのである。報告書ではまず、発展可能性のある分野として、ウェハー加工、ICデザイン、光ファイバー生産、通信のスイッチ装置、ソフトウェア産業の5業種を戦略産業に指定している。続いて電子産業を発展させる措置として、電子産業自由貿易地域(FTZ)の創設、政府の研究資金援助、人材育成、輸入関税の構造改革、製品規格の向上、官庁の手続き迅速化を提言した。すなわち発展が有望な分野に、民間の投資を奨励し、政府が側面支援するという構想である。

地場系企業アルファテック社の創設者チャー・アサワチョークは、アメリカの大手通信企業AT&T社のタイ現地法人を買収して1994年に会社を設立し、96年にはこの電子産業発展計画に沿った形で大きな半導体投資計画を発表した。つまりロックウェル社(米)の技術援助を受けてサブマイクロン・テクノロジー社を設立し、タイで初めて半導体前工程のウェハー加工に乗り出す。またテキサスインストルメント社(米)とは合併で、DRAM(記憶保持動作が必要な随時書き込み読み出しメモリー)の生産も計画していた⁸⁴⁾。とくに前者のウェハー加工に関しては、電子産業発展計画の策定に工業省とともに携わった国家電子・コンピュータ技術センター(National Electronics and Computer Technology Center: NECTEC)と共同で、チャチュンサオ県にICデザインセンターを設ける計画を進めている⁸⁵⁾。タイの電子産業は、いよいよ付加価値の高い先端技術の開発が始まろうとしていた。

しかし1996年後半以降に景気が後退して、アルファテック社は資金調達に失敗し、また株価の低迷で新規事業会社2社の上場計画も頓挫したため、当

初の壮大な計画は挫折を余儀なくされている。他方でタイ工業連盟電機部会でも、先端技術の振興を目指したNECTECの構想は、タイ企業の資金力と国際競争力の現状に照らせば実現性がないと反対していた⁶⁶⁾。アルファテック社の新規事業は、半導体工場の基盤となるインフラにも手を広げて、自社で整備しようとした点に無理があり、多額の債務返済を会社更生計画で立て直し、事業を引き継ぐ新会社ではASIC（特定用途向けIC）の製造に特化して収益を上げる計画である。このように政府はあくまで側面支援に役割を限定しており、現在まで電子産業の育成は実を結んでいない。

2. 産業構造改善事業計画

1996年の輸出の大幅な落ち込みとそれに続く通貨危機は、工業省にそれまでの産業競争力の強化政策を、より抜本的で実効性のある計画にすることを迫った。パーツの管理フロート制への移行後、97年8月には東京で日本が主導するIMFなどによる支援会議が開催され、外貨準備の補填を目的とした緊急融資145億ドルとともに、社会経済再構築のための融資27億ドル（世界銀行15億ドル、アジア開発銀行12億ドル）の供与を決定している。この後者の融資を活用して、産業構造の改善を遂行するという計画が、当時のソムポップ副工業大臣のもとで進められることになった。ソムポップ副工業相が委員長を務める産業構造改善検討小委員会では、すでに9月の段階で産業構造改善マスタープランの素案を作成している。

しかしその後内閣改造や政権交代の影響で計画は大幅に遅れ、ようやく1998年1月にマスタープランが経済閣僚会議の承認を受けた⁶⁷⁾。またこれと並行して、産業セクター13業種のマスタープランの作成も進められている⁶⁸⁾。工業省ではこれらの計画を、融資の窓口である大蔵省財政経済局に提出し、ようやく99年3月から資金の供与を受けて計画が開始された⁶⁹⁾。

さて産業構造改善マスタープランでは、まずタイ産業の競争力を高める方向性として、次の6点をあげている⁶⁹⁾。第1に製品の付加価値を高めて、市

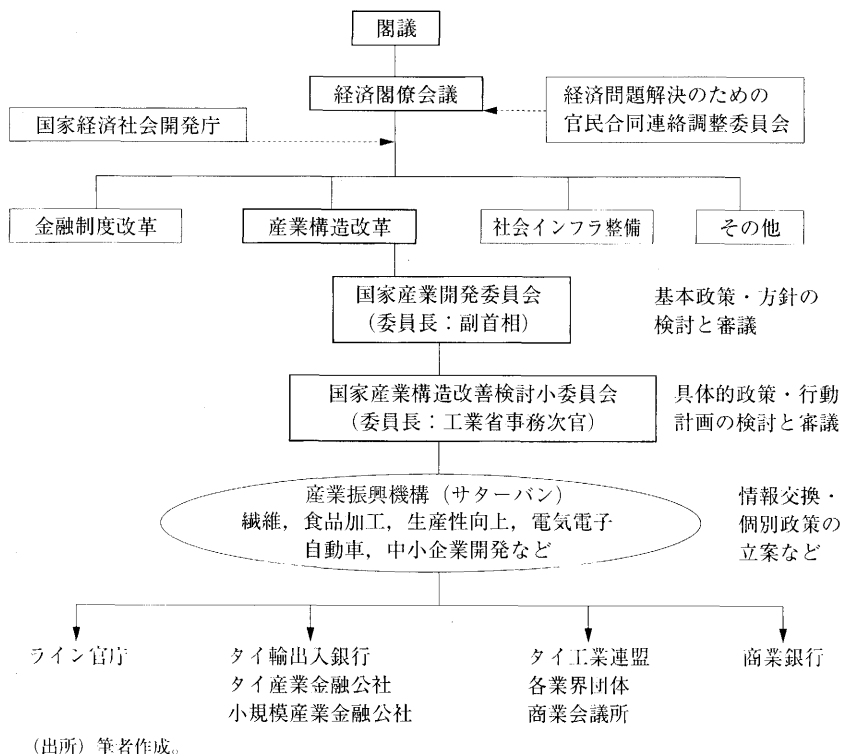
場の需要に見合う品質の高い中・高級品の生産を目指し、第2に製造コストを削減して、納品を早めるように改善し、第3に産業に携わる人材の能力を向上させ、第4に外国の事業や国内の同業者と生産および流通面で提携して、市場の開拓や技術移転を進め、第5に産業から発生する公害を抑制し、第6に地方へ工場を移転して、地方の雇用や所得を生み出す。

次にこれらの目標を達成する手段として、低利の長期融資を活用し、技術および機械の購入、工場の地方への移転や立地、市場開拓に関する支出、外国人専門家の雇用に振り向ける。外国人専門家は、国内の専門家と協力して、技術移転および市場や経営面のアドバイスなどを行うが、(1)全体の計画に関して助言する専門家、(2)システムや生産の工程について助言する専門家、(3)技術や機械、財務、市場、製品開発など特定の作業を指導する専門家に分けられる⁹¹⁾。とくに3番目の専門家は、研修を通してタイ人従業員に能力や熟練を身に付けさせる役割を果たす。

以上の目的と方法を達成する枠組みとして、マスタープランでは次の八つの事業計画を立てている。すなわち(1)生産性の向上と競争力向上を目的とする生産コストの削減、(2)特定業種における生産技術および機械の更新、(3)熟練労働者創出による労働者の技能開発、(4)地方・農村における中小工業部門の育成、(5)製品の開発、デザイン、市場開拓の奨励、(6)労働集約型産業の地方・農村への移転促進、(7)将来に向けた技術集約産業への外国投資の誘致、(8)公害排出産業の移転および公害低減技術の奨励。各事業計画は5年間にわたって実施され、各計画に対して、それぞれ専門家の派遣や人材育成、工場の移転や組織機関の設置などの予算を計上し、要求総額は11億9180万ドルにのぼる⁹²⁾。

工業省がこのような産業構造改善計画を立案するに至ったのは、タイ製造業が次のような構造的な問題点を抱えていることが明らかになったためであった⁹³⁾。第1に機械が老朽化し古い技術を使用しているため生産性が低い、第2に市場や製品のデザインに関する知識が不足している、第3に労働者の学歴が低く熟練技術をもたない、第4に中小規模の裾野産業の発展が遅れて

図3 官民協力による産業構造改善計画



いる、第5に輸出製品の多くは委託生産で独自のブランドをもたない、第6に輸出業者のマーケティング能力が不足している、第7にバンコク首都圏に工場が集中しているため地方で雇用や所得を生み出さない。

以上の問題点のうち、生産性や製品開発および市場開拓に関しては、競争力の低下が著しい労働集約産業を中心に、工業省が早くから対策をとる必要を認識していた。そこで産業の現状把握とその対処を機動的に実施するために、工業省と業界団体が協力して、新たな組織を設立している。この組織は「産業振興機構」(Institute, サターバン)と呼ばれ、官民合同で産業発展の問題解決に、迅速に取り組む制度が整備されることになった(図3)。繊維、

表10 タイの産業構造改善事業と「サターバン方式」(1999年10月現在)

サターバン(Institute)名称	閣議承認 工業省設立決定 事業開始	設立目的, 組織, 活動
国家生産性インスティ チュート Thailand Productivity In- stitute	94年1月18日 不明 95年6月8日	*工業省工業振興局生産性課をサターバンに改組 ◇理事会メンバー20名, スタッフ161人 顧客約1000社
タイ・ドイツ・インスティ チュート Thai-German Institute	92年9月12日 95年2月1日 95年11月1日	*ドイツのKfW銀行, ドイツ開発公社(GDC)が 財政支援 *98年2月に新家屋が完工, 実習コース開始 ・オートメーション管理技術コース ・CNC, CAM/CAD技術コース ・金型, 鋳物技術コース ◇理事会メンバー12名, スタッフ79人 ドイツ人技術専門家5名
繊維産業開発インスティ チュート Thailand Textile Institute	96年10月15日 96年11月15日 97年6月1日	*工業省工業振興局と業界団体による組織 ・繊維産業基本計画策定小委・製品分析検査小 委・人的資源開発小委・技術環境問題小委 ◇理事会メンバー20名, スタッフ27人
食品加工産業開発インス ティチュート National Food Institute (NFI)	96年10月15日 96年11月28日 96年10月21日	*工業省工業振興局と業界団体による組織 *輸出食品の品質検査などの促進 ◇理事会メンバー23名, スタッフ55人
経営規格システム開発イン スティチュート Management Systems Cer- tification Institute (MSCI)	97年10月21日 98年9月10日 99年3月15日	*工業省のタイ工業規格院(TISI)をサターバン に改組 ・製品の規格に対する試験, 検査, 認証事業 ・「ISO 9000」シリーズの普及, 指導 ◇理事会メンバー14名, スタッフ55人
自動車インスティチュート Thailand Automotive Insti- tute (TAI)	98年7月7日 98年9月14日 99年4月1日	*サポーティング産業の育成・強化の一環 ・基本計画の策定・製品の規格検査・認証 ・人的資源開発・技術, 品質の向上 *supplier chainの育成・強化 ◇理事会メンバー20名, スタッフ28人
電気電子インスティチュート Electrical & Electronics In- stitute (EEI)	98年7月7日 98年9月14日 99年2月15日	*サポーティング産業の育成・強化の一環 ・基本計画の策定(輸出振興, 情報産業の促進) ・製品検査・認証・研修事業 *部品企業のリスト作成, マッチメイキング ◇理事会メンバー29名, スタッフ28人
砂糖きび砂糖研究インス ティチュート Foundation for Cane & Sugar Research Institute	閣議承認なし 98年3月31日 99年4月1日	*元砂糖キビ・砂糖研究所をサターバンに改組 理事長は工業省次官が兼任 ◇理事会メンバー13名
中小企業開発インスティ チュート Institute for SME Develop- ment	99年4月5日 99年4月23日 99年6月18日 開所式	*日本の中小企業大学校をモデルとする *タマサート大学が拠点, 八つの地方大学が協力 *経営・財務管理の指導, 企業診断士養成の支援 ◇理事会メンバー21名, スタッフを現在募集中
鉄鋼インスティチュート The Iron & Steel Institute of Thailand	98年12月1日 設立計画中	*供給過剰の鉄鋼大手4社の共同販売事業の促進

(出所) 各サターバンでの聞き取り調査(1998年11月, 99年8月ほか), ならびにジェットロバン
コクセンターの内部資料より作成。

食品加工、自動車、電気・電子、砂糖、鉄鋼の産業別6組織、および生産性、タイドイット、ISO規格認証、中小企業開発の産業横断的な4組織、合わせて10組織がすでに設立されている⁸⁴⁾ (表10)。このサターバン⁸⁵⁾の活動内容は、専門家の紹介のほかに、例えば繊維産業では機械更新ソフトローンの企業選定に関する審議会機能を果たし、食品、自動車、電気・電子産業では、製品規格の検査機能で大きな役割を担っている⁸⁶⁾。

ところで工業省の産業構造改善事業計画 (Industrial Restructuring Plan) は、世界銀行の社会経済再構築のための融資 (SAL) などを使って実施するが、その内容は紹介したように、国際機関がこれまで提唱してきた「構造調整」 (structural adjustment) とは異なっている。すなわち世界銀行の「構造調整」とは、緊縮的な財政金融政策を実施した後に、財政・金融制度、経営主体の所有形態の改革、つまり自由主義経済に適合した制度 (英米的制度) の構築を意味した。しかし今回のタイの構造改善事業は、産業振興を官民合同で遂行するという計画であり、明らかに戦後日本の産業政策から示唆を受けている。タイでは1980年代に経済発展のための制度的な枠組みとして、官民合同連絡調整委員会 (コーローオー) が設置されたが、民間の役割は単なる意見表明に限定されていた。「産業振興機構」は、官民が協力して政策立案に携わる制度として整備されており、この方式が以前のように特定企業や業界団体の利害に左右されずに運営できるかどうか、タイにおける構造改善事業の成功を占う試金石となろう。

第7節 おわりに

本章では世銀が有効性を否定した特定産業を育成するセクター別政策を中心に、タイの産業政策が立案された背景や、政策決定過程においてアクターが果たした役割、また政策実施後に展開された企業の事業多角化や投資競争の実態を、それぞれ検証してきた。タイにおける産業政策は、工業省や

NESDBの経済官僚を中心に、国内産業の発展を目的として立案されている。しかし実際の政策決定過程では、1970年代に入って民間経済団体が影響力をもつようになり、繊維や自動車産業では個別企業や業界団体が、設備拡張や国産化計画などの要求をライン官庁に対して働きかけ、政治力によって強引に政策を決めさせた事例もみられた。さらに80年代以降は、政党政治家が経済界の支援を背景に活動するようになったため、特定の政策が利益誘導政治と結びつくという事態が生じた。

ただしだからといって、タイにおける産業政策がおしなべて資源配分を非効率な方向に歪め、そのうえ政策としての効果もなかったというわけではない。まず産業を特定しない1980年代前半の構造調整政策に関しては、輸出促進措置を中心にかなりの政策が実行に移され、80年代後半以降に輸出指向型工業化を進める際の基盤となった。また特定産業の育成を目的とした個別産業政策についてみれば、繊維や自動車産業の生産調整や国産化政策は、供給過剰を防止する意義や部品企業を育成するうえで効果があり、石油化学産業は政府が主導したからこそ発展したと考えられる。タイにおいてセクターレベルで極端なレントシーキングが発生しなかったのは、政権交代や内閣改造がたびたびあって、権限が長期間にわたり特定の大臣や副大臣に集中しなかった点が指摘できる⁹⁶。ただこうした政治構造の特徴も確かに重要であるが、同時に政策決定後、各企業なり財閥が活発な投資活動を展開し、レントシーキングのみに走っていなかった側面も看過すべきではなからう。

さてこのようにして企業による事業の拡大が進んで、1980年代後半にタイの経済構造は大きく変化することになる。輸出指向型工業化の進展にともない国内市場が急速に拡大し、新たな需要獲得を目指して、地場系企業と外資系企業はともに、事業の多角化や投資競争を展開した。このように経済構造が変化した結果、政府はそれまでの保護育成政策を自由化政策へ転換し、さらに世界的な自由化の圧力や企業の働きかけも加わって、いっそう自由化政策を推進することになったのである。自由化への政策転換に際し、民間経済団体の役割は従来の政治的な圧力行使から一変することになった。すなわち

自由化が進むなかで、企業は競争力を向上させる必要に迫られ、地場系企業は外資系企業と積極的に合併企業の設立や事業提携関係を結んでいった。企業が業界団体を圧力団体として利用するメリットは、規制が行われていた時代と比べてはるかに薄れたのである。

タイでは1997年7月に通貨危機が発生して経済が停滞し、自動車、石油化学、鉄鋼などの産業では、投資競争の結果として供給過剰が明らかとなった。また繊維などの労働集約産業では、輸出の減少にみられるように、必ずしも競争力の向上をともなつて産業が発展していなかったことが判明し、政府は新たな産業構造の改善計画を実施する必要に迫られている。工業省では、官民が協調した形で産業競争力を向上させる新しい組織（サターバン）を設立し、産業構造の改革を具体化する制度整備を進めた。サターバンは、80年代につくられた官民協議組織であるコーローオーとは異なり、理事会、スタッフ、予算を有する政策運営組織である。したがって、競争力向上という目的に官民が一体となって取り組めるかどうか、産業構造改善事業が実効ある政策となるための鍵となっている。

[注]—————

- (1) World Bank, *The East Asian Miracle: Economic Growth and Public Policy*, Oxford University Press, 1993, Chapter 2. (世界銀行, 白鳥正喜監訳・海外経済協力基金開発問題研究会訳『東アジアの奇跡—経済成長と政府の役割—』東洋経済新報社, 1994年, 第2章)。
- (2) Scott Christensen, David Dollar, Ammar Siamwalla and Pakorn Vichyanond, *The Lessons of East Asia: Thailand: The Institutional and Political Underpinnings of Growth*, A World Bank Publication, 1993.
- (3) World Bank, *The East Asian Miracle*: …[前掲注(1), 以下前掲を略記], p. 84 (邦訳, 82ページ)。
- (4) Fred W. Riggs, *Thailand: The Modernization of a Bureaucratic polity*, Honolulu: East-West Center Press, 1966, pp. 249-254, 312-320, 329-337.
- (5) タイの1996年度中央政府の予算総額は8432億バーツであるが、このうち商務省へは約40億バーツ, 工業省へは約48億バーツが配分されている (末廣昭編『タイの統計制度と主要経済・政治データ』アジア経済研究所, 1998年, 208

- ページ)。またタイの中央官庁に勤務する一般職公務員は、1991年に合計31万9489人であったが、このうち商務省には3876人、工業省には4460人が属しているにすぎない（行政公務員委員会内部資料）。
- (6) Scott Christensen, "Coalitions and Collective Choice: The Politics of Institutional Change in Thai Agriculture," Ph. D. dissertation, University of Wisconsin-Madison, 1993, Chapter 3; 末廣編『タイの統計制度と…〔注(5)〕』279～280ページ。
- (7) Anek Laothamatas, *Business Associations and the New Political Economy of Thailand: From Bureaucratic Polity to Liberal Corporatism*, Westview Press, 1992, p. 27; Richard F. Doner and Ansil Ramsay, "Competitive Clientelism and Economic Governance: The Case of Thailand," in Sylvia Maxfield and Ben Ross Schneider eds., *Business and the State in Developing Countries*, Cornell University Press, 1997, p. 257; Thai Chamber of Commerce, *1998-1999 Directory*, p. 46.
- (8) Patcharee Thanamai and Nanthawadi Jantharithip, *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai khong Rathaban Thai: Suksa Chapho Karani Nayobai Utsahakam Rotyon 2505-2525* [タイ政府の政策決定方式：1962～82年における自動車産業政策の事例], Rai-ngan Kan Suksa Wichai Sanor Samnakngan Kanakamakan Wichai heang Chart, 1986, p. 29; Anek, *Business Associations*…〔注(7)〕, p. 29.
- (9) Anek, *Business Associations*…〔注(7)〕, Chapter 4; So. Ko. Ro. Oo. (Samunakngan Khana Kammakan Ruwam Phak Rattaban lae Ekachon phua Kekhai Panha Setthakit), *17 Pi Ko. Ro. Oo.* [コーローオー17年], Bangkok: NESDB, 1998.
- (10) Chaipat Sahasakul, *Lessons from the World Bank's Experience of Structural Adjustment Loans (SALs): A Case Study of Thailand*, Thailand Development Research Institute, 1992, pp. 20-23.
- (11) 大蔵省関税局における聞き取り調査（1997年9月）, Atchaka Sibunruang, *Industrial Development Policies in Thailand*, World Bank, 1986, p. 83; Paitoon Wiboonchutikul, Rachain Chintayarangsang and Nattapong Thongpakde, *Trade in Manufacturing Goods and Mineral Products*, Thailand Development Research Institute, 1989, pp. 58-59; GATT, *Trade Policy Review, Thailand*, Vol. 1, Geneva, 1991, pp. 140-142.
- (12) タイ輸出入銀行における聞き取り調査（1997年9月）, Atchaka, *Industrial Development*…〔注(11)〕, p. 87; 山澤逸平・平田章編『発展途上国の工業化と輸出促進政策』アジア経済研究所, 1988年, 63～65ページ。なお1994年2月にタイ輸出入銀行が新設されて、中央銀行の低利輸出金融が引き継がれ、さらに輸

出保険などの新たな業務が加わった。

- (13) Chaipat, *Lessons from*…[注(10)], p. 43.
- (14) *ibid.*, p. 42; Richard F. Doner and Anek Laothamatas, “Thailand: Economic and Political Gradualism,” in Stephan Haggard and Steven B. Webb eds., *Voting for Reform: Democracy, Political Liberalization, and Economic Adjustment*, A World Bank Book, Oxford University Press, 1994, p. 425.
- (15) Industrial Managing Company, *Industrial Restructuring Study for the National Economic and Social Development Board: Summary*, 1985.
- (16) 投資委員会における聞き取り調査 (1997年9月), Atchaka, *Industrial Development*…[注(11)], pp. 16-17; Christensen et al., *The Lessons of East Asia*…[注(2)], p. 11.
- (17) 末廣昭「タイ」(アジア経済研究所編『発展途上国の繊維産業』・アジア経済研究所, 1980年); Suphat Suphachalasai, *Utsahakam Singtho khong Thai: Kongsang lae Nayobai khong Rat*[タイの繊維産業: 構造と政府の政策], Thailand Development Research Institute, 1992.
- (18) Sirikun Jongthanasansombat, Kritsarn Menasut and Sukhum Tricitwathanakun, *Rai-ngan Kan Suksa ruang Utsahakam Singtho nai Prathet Thai*[タイ繊維産業に関する調査報告], Industrial Finance Corporation of Thailand, 1986, pp. 40-42.
- (19) Athit Wutikaro and Yauwanit Setang, *Utsahakam Singtho Thai lae Kan Longthun chak Tang Prathet*[タイ繊維産業と外国直接投資], Textile Industry Division, Department of Industrial Promotion, 1995, pp. 90-99.
- (20) Suphat, *Utsahakam Singtho*…[注(17)], p. 13.
- (21) *ibid.*, pp. 16-17.
- (22) 1987～95年に輸入された織機合計6万8811台のうち、革新型織機は1万6966台に達している(工業省工業振興局繊維工業課資料)。
- (23) スックリー・グループに関しては、末廣昭「タイ繊維産業と日系多国籍企業—輸入代替期7大グループの競争と寡占—」(『アジア経済』第20巻第1号, 1979年1月)22ページ; 同「タイ系企業集団の資本蓄積構造」(『アジア経済』第25巻第10号, 1984年10月)16～21ページ; 伊藤禎一「タイ国繊維産業における異色の経営者—タイ・ブランケットインダストリー社長スクリー—」(伊藤禎一編『東南アジアにおける工業経営者の生成』アジア経済研究所, 1980年); “TBI Group King’s Textile: Nguan Pom Sut-thai Sukree Phothisrattanakun”[繊維王TBIグループ: スックリー・ポーティラッタナンクンの最後の転機], *Phu Chatkan Rai-duwan*, Vol. 4, No. 44, May 1987; “TBI Group, Phothisrattanakun Siao Luakun”[TBIグループ, とてもひやっとするポーティラッタナンクン], *Phu Chatkan Rai-duwan*, Vol. 6, No. 59, August 1988

を参照。

- (24) サハユニオン・グループに関しては、末廣昭「サハユニオン・グループ」(末廣昭・南原真『タイの財閥－ファミリービジネスと経営改革－』同文館, 1991年)；“Saha Union: Buanglang khwam Yinyai thi mai-khoi mi Khrai Sap”[サハユニオン－あまり知られざる巨大さの背景], *Phu Chatkan Raiduwan*, Vol. 6, No. 59, August 1988を参照。
- (25) *Far Eastern Economic Review*, October 27, 1988, p. 88.
- (26) TTMAは、日系および地場企業を含む全繊維関係企業で構成する協会で、73社が加盟。綿合繊維界の供給過剰を調整して、輸出振興策を行っている（バンコク日本人商工会議所繊維部会『タイ国繊維産業調査報告書』, 1972年4月, 4～5ページ）。『国際経済臨時増刊 タイ特集』172号, 国際経済社, 1977年, 253ページ。なおドナーやアンガーは、バンコク銀行が生産調整の役割を果たしたと捉えている（Doner and Ramsay, *Competitive Clientelism*…[注(7)], p. 261; Danny Unger, *Building Social Capital in Thailand: Fibers, Finance, and Infrastructure*, Cambridge University Press, 1998, p. 133）。
- (27) スックリーは、軍服納入の実績により国防省直轄の紡織工場のひとつを借り受けて、製造業部門に進出した経緯から、陸軍とは深いつながりを持ち、クリアンサック政権に働きかけた。
- (28) *Bangkok Bank Monthly Review*, January 1985, p. 27. タイ・メロン・テキスタイル社は、中国から8万錐の紡機を輸入し、1983年12月の紡機設備は13万2608錐にのぼった（バンコク日本人商工会議所繊維部会『タイ国繊維産業設備能力調査報告書』〈改訂版〉, 1983年12月）。83年当時の工業大臣はオップ国家民主主義党幹事長で、同党党首はクリアンサック前首相であった。
- (29) Anek, *Business Associations*…[注(7)], pp. 110-112.
- (30) *Business in Thailand*, May 1983, pp. 25-28, January 1985, pp. 34-38.
- (31) Sirikun Jongthanasansombat, Suchai Piyaphan and Prawit Jansawang, *Rai-ngan Kan Suksa ruang Utsahakam Yanyon* [自動車産業に関する調査報告], Industrial Finance Corporation of Thailand, 1986, pp. 59-62.
- (32) Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], p. 19.
- (33) 工業省の経済官僚で中心的な役割を果たしたのは、ウィチットウォン・ナ・ポムベット工業省次官事務局工業経済課課長であった。ウィチットウォンが自動車産業開発委員会を発足させた目的は、①投資委員会の投資奨励措置とは別に、自動車産業の長期的な育成政策を策定して、政府が民間に対し、産業の方向性を指し示す必要性を感じていたこと、②自動車産業に関係する政策に関して、工業省を中心に、委員会方式で、関係省庁の調整を図ることを念頭においていた（Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], pp. 21-23）。
- (34) Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], p. 24.

- (35) *Setthakit Utsahakam* [工業経済], Vol. 5, No. 4, Industrial Economics and Planning Division, Ministry of Industry, April 1972, pp. 1-6; Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*… [注(8)], pp. 32-33, 38-39; Sirikun et al., *Rai-ngan Kan Suksa ruang Utsahakam Yanyon* [注(31)], pp. 54-55; Patcharee Siroros, *Rat Thai kap Thurakit nai Utsahakam Rotyon* [自動車産業における国家とビジネス], Samnakphim Mahawithayalai Thammasat, 1997, p. 14.
- (36) Bank of Thailand, *Phawa Utsahakam nai rop pi 2518* [1975年産業概況], p. 315.
- (37) Bank of Thailand, *Phawa Utsahakam nai rop pi 2517* [1974年産業概況], p. 253.
- (38) 1977年12月までにBOIから投資奨励を受けた自動車部品企業は44社にすぎない (Asa Damrongsiri, *Rai-ngan Kan Suksa Setthakit Utsahakam chappho praphet ruang Utsahakam Phalit Chinsuwan lea Upakon Yanyon* [自動車部品産業に関する産業経済調査報告], Industrial Economics and Planning Division, Ministry of Industry, July 1979, pp. 3-9.
- (39) タイ自動車部品製造業者協会 (TAPMA) 内部資料, Richard F. Doner, *Driving a Bargain: Automobile Industrialization and Japanese Firms in Southeast Asia*, University of California Press, 1991, p. 200.
- (40) Siriboon Nawadhinsuk and Benjaratana Nophakoon, *Rai-ngan Wichai Chabap ti 5, Kan Prap Khongsang Utsahakam Yanyon* [調査報告書第5分冊, 自動車産業の構造改革], Samakhom Wichai Mahawithayalai Thai, 1981, p. 11.
- (41) Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*… [注(8)], p. 56.
- (42) Doner, *Driving a Bargain*… [注(39)], pp. 199-200. 自動車産業開発委員会布告 (1980年4月24日付) では、トラック組立の強制調達部品として、ラジエーター、排気管、バッテリー、板バネ、タイヤ、安全ガラス、ブレーキドラム (3.5トン以上、1年後から適用) の7品目を指定した。なお1993年8月に工業省工業経済事務所で、自動車政策に関するこれまでの省令や委員会布告を入手した。以下とくに断らないが、工業省の政策は、これら内部資料による。
- (43) *Business in Thailand*, October 1977, pp. 97-103; BOI, *Rai-ngan Pracam pi 2524 Kitakan thi dai Rap Kan Songsearm* [1981年年次報告奨励認可事業], pp. 114-119.
- (44) 元タマサート大学経済学部のアロンチャイ・アカラセラニーは、当時タイ産業金融公社 (IFCT) のグループ調査会社IMC (注(45)参照) 社長で、NESDBの顧問を務めており、産業再構築プロジェクトの政策立案に、大きな影響力を及ぼす立場にあった。アロンチャイは1981年7月に開かれた自動車組立業者の会議で、部品国産化率の引き上げは、自動車価格の上昇を招き、消費者に負担を

- 押しつけるとして、国産化率の凍結を主張した。ただ彼の発言は、工業省や自動車業界と事前に調整したものではなかったため、その後一時的に議論が混乱した (Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], pp. 61-62.)。
- (45) Siriboon et al., *Rai-ngan Wichai Chabap ti 5*…[注(40)]。
- (46) Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], pp. 62-63; Somboon Siripracai, “Prasopkan 30 Pi khong Utsahakam Rotyon: Fan ti mai pen Chin”[自動車産業30年の経験：夢は実現せず], *Thammsat Economic Journal*, Vol. 9, No. 4, December 1991, p. 36.
- (47) Automobile Division, Bangkok Japanese Chamber of Commerce, *Localization Policy for Automobile Production*, 1982.
- (48) William Hock, *Policy Proposal for the Restructuring of the Automobile Industry in Thailand*, UNIDO Report, 1983.
- (49) オップ・ワスラットは、ウィッタヤコム社の社長で、1973～79年にTCCの会頭を務め、その後政界入りして、83年4月のプレーム内閣改造で入閣した(注28参照)。
- (50) Patcharee et al., *Rupbaep Kan Kamnot Nayobai*…[注(8)], p. 68; Patcharee, *Rat Thai*…[注(35)], pp. 26-27; Doner, *Driving a Bargain*…[注(39)], pp. 206-207.
- (51) Patcharee, *Rat Thai*…[注(35)], p. 27.
- (52) *Business in Thailand*, March 1984, pp. 29-32. チラユ・イサラーン・ナ・アユタヤは、国立開発行政学院 (NIDA) で工業経済学を担当し、経済学部長を経て、工業省の大臣となった。チラユは、1980年代前半の世銀構造調整融資に関し、工業省において政策を立案していた。
- (53) 国産ディーゼルエンジン製造プロジェクトには当初、トヨタ、日産、いすゞ、ブジョー (ヨントラキット社) の4社がBOIに投資申請を行った。その後ブジョーは脱落し、前3社がBOI投資奨励企業となる。また三菱自工は最初、日産の計画に出資する予定であったが、後に独立し工業省から独自のプロジェクトとして認可を受けている。エンジン部品の国産化義務は、1989年7月から段階的に引き上げて、95年7月までに、BOIプロジェクトで80%、工業省プロジェクトで60%の達成が定められた。またその過程で、BOIプロジェクトでは、シリンダーブロック、シリンダーヘッド、カムシャフト、コネクティングロッド、クランクシャフトの5品目、工業省プロジェクトでは、カムシャフト、コネクティングロッドの2品目に関して、機械加工と素材の国産化を行わねばならない。プロジェクトの途中で、達成年限の延長が認められ、4プロジェクトとも、1998年に規定の国産化を達成した。
- (54) *Pun Cement Thai 2456-2526* [サイアムセメント1913～1983年], pp. 32, 158-159. サイアムナワロハ社 (Siam Nawaloha Foundry Co.) における聞き

取り調査 (1997年9月)。

- 55) 東茂樹「タイの自動車産業—保護育成から自由化へ—」(『アジア研ワールド・トレンド』第4号, アジア経済研究所, 1995年7月)。サミット・グループ (Summit Auto Body Industry Co., Ltd.) およびソンブーン・グループ (Asahi Somboon Metals Co., Ltd.) における聞き取り調査 (1992年9月, 97年9月)。
- 56) Wilaiwan Wannanithikun, "Nayobai Kan Phatthana Chonnabot Chai Fang Thale Tawanoak [東部臨海地方開発政策]," in Kan Sammana thang Wichakan Pracam pi 2531 ruang *Khrai Kamnot Nayobai Setthakit Thai?* [誰がタイの経済政策を決定するのか], Faculty of Economics, Thammasat University, Feb. 1988, p. 458; 吉田幹正「基礎産業開発政策」(サーマート・チアサクーン, チュター・マナットパイブーン, 吉田幹正編『タイの1980年代経済開発政策』アジア経済研究所, 1989年) 54ページ。
- 57) Wilaiwan, "Nayobai Kan Phatthana..." [注56], pp. 468-471. 1985年7月には, 東部臨海開発計画に関する首相府規定が制定され, 東部臨海開発計画プロジェクトが干渉を受けず, 規定に従って進められることになった。
- 58) 荻野瑞『東部臨海開発計画の概要』バンコク日本人商工会議所, 1989年, 3ページ。
- 59) Akharayut Sunthonwiphat, *Rai-ngan Kan Suksa Utsahakam Pitrokhemi nai Prathet Thai* [タイ石油化学産業の調査報告書], Industrial Finance Corporation of Thailand, 1990, pp. 10-13.
- 60) NPCの発足当初の資本金は7000万バーツ, 1986年7月に増資して20億バーツの資本金となり, 当時の資本構成は次のとおり。PTT49.0%, 王室財産管理局4.5%, TPI社14.4%, TPE社15.9%, HMCポリマーズ社10.1%, TPC社5.4%, IFC0.7%。
- 61) 東茂樹「石油化学・鉄鋼業におけるタイ地場資本の成長」(『アジア研ワールド・トレンド』第16号, アジア経済研究所, 1996年9-10月)。
- 62) Paitoon Wiboonchutikula, *Second Phase Import Substitution in Thailand*, Thailand Development Research Institute, 1987, p. 32; Akharayut, *Rai-ngan Kan Suksa Utsahakam Pitrokhemi*... [注59], p. 24.
- 63) 東部臨海開発プロジェクトに関するESDCの決定は, 即座に閣議に諮られ, NESDBの運営委員会では議論されなかった。NESDB内で, 開発戦略の考え方が分かれていたため, プロジェクトが遅延するのを避ける仕組みであった (Wilaiwan, "Nayobai Kan Phatthana..." [注56], pp. 502-503)。
- 64) 末廣編『タイの統計制度... [注(5)]』261~262ページ。
- 65) Somboon, "Prasopkan 30 Pi..." [注46], p. 38.
- 66) Patcharee, *Rat Thai*... [注35], pp. 43-44.

- (67) タイの主要産業における保護育成から自由化政策への転換に関しては, *Eksan Prakat Nayobai Utsahakam Praphet Tangtang khong Krasuwang Utsahakam* [工業省の各種産業政策に関する布告書類], Industrial Economics Division, Ministry of Industry, September 1991および *Sarup Phawa Thurakit lae Utsahakam* [ビジネス・産業概況], Bank of Thailand, various yearsをもとにして, 末廣編『タイの統計制度…[注(5)]』260～268ページにまとめておいた。
- (68) アーナン・パンヤラチュンは, 駐米大使, 外務次官を歴任し, その後はサハユニオン・グループの会長, タイ工業連盟 (FTI) の会長を務めていた。1991年2月に国軍は, 政党政治家の汚職などを批判してクーデタを執行したが, 当時は経済の成長期で, 政策の立案に経済の知識は欠かせず, アーナンFTI会長を暫定内閣の首相に招聘した。
- (69) Patcharee, *Rat Thai*…[注(35)], pp. 46-49.
- (70) *ibid.*, pp. 61-62.
- (71) 大蔵省の経済官僚は輸入関税の政策立案に際して, 1980年代は歳入の確保をまず念頭においていたが, 90年代に入り, GATTやAFTAの影響から, 産業の競争力向上を目指したコスト引き下げを重視する考え方に転換した (大蔵省財政経済局における聞き取り調査 <1999年8月>)。
- (72) 末廣昭「多国籍企業と経済変動」(坂本義和編『世界政治の構造変動3 発展』岩波書店, 1994年) 43, 54ページ。
- (73) 1994年1月18日付工業省令 (*Sarup Prakat Nayobai Utsahakam Praphet Tangtang khong Krasuwang Utsahakam* [工業省の各種産業政策に関する布告一覧], Policy and Planning Division, Office of Industrial Economics, Ministry of Industry, August 1995, pp. 45-46)。
- (74) APICおよびTAPMAにおける聞き取り調査 (1999年8月)。
- (75) サミット・グループは1992年8月までに8社, ソンブーン・グループは97年8月までに9社の合併部品企業を設立した (両グループにおける聞き取り調査 <1992年9月, 97年9月>)。
- (76) Akharayut, *Rai-ngan Kan Suksa Utsahakam Pitrokhemi*…[注(59)], pp. 25-28.
- (77) 1995年5月29日付工業省令 (*Sarup Prakat Nayobai*…[注(73)], p. 24)。ただしアロマティック・プラントの新設のみは, 政府系のTAC社が操業予定のため, 99年以降に生産開始のプラントのみ承認 (95年12月)。
- (78) 東茂樹「石油化学・鉄鋼産業自由化へのタイ地場企業の対応」(バンコク日本人商工会議所『所報』1997年2月) 40～41ページ。
- (79) 東「石油化学・鉄鋼業における…[注(61)]」。
- (80) 東「石油化学・鉄鋼産業自由化…[注(78)]」43～44ページ。
- (81) 東茂樹「タイ経済の変化と金融危機」(慶應義塾大学地域研究センター編

- 『アジアの金融・資本市場－危機の内層－』慶應義塾大学出版会，2000年）；
同「タイ－通貨危機と経済再建への道」（朴一・西口章雄編『転換期のアジア
経済を学ぶ人のために』世界思想社，2000年）。
- 82) *Nayobai lae Matrakhan khong Krasuwang Utsahakam tangtae pi ngop-
praman 2540 pen ton pai* [1997年度以降の工業省の政策と措置], Policy and
Planning Division, Office of Industrial Economics, Ministry of Industry,
November 1996.
- 83) *Naewthang Kan Phatthana Utsahakam Elektronik pi 2539-2543* [電子産業
の発展の方向性 1996～2000年], Office of Industrial Economics, Ministry
of Industry, May 1996.
- 84) アルファテック社のチャーン氏からの聞き取り調査（1998年9月）。
- 85) *Krungthep Thurakit*, January 3, 1998.
- 86) *Bangkok Post*, October 2, 1997.
- 87) *Phaen Maebot Kan Prap Khongsang Utsahakam* [産業構造改善計画マス
タープラン], Ministry of Industry, January 1998.
- 88) *Phaen Prap Khongsang Utsahakam (2541-2545): Phaen Konlayut lae Phean
Pathibatkan phua Kan Prap Khongsang Utsahakam* [産業構造改善計画1998
～2003年：産業構造改善アクションプラン], Khanakamakan Phatthana
Utsahakam haeng Chart, June 15, 1998. なお対象産業は，食品・飼料，織
維・衣服，靴・皮革，木材・家具，医薬品・化学製品，ゴム製品，プラスチッ
ク製品，セラミック・ガラス，電気・電子，自動車・部品，宝石・宝飾品，鉄
鋼，石油化学の13業種である。
- 89) 1999年3月30日に発表された経済刺激政策で，追加予算が盛り込まれた。こ
の追加予算では，新宮澤構想（OECF，輸銀）および世銀からの対外借入を原
資にして，産業構造改善プロジェクト初年度の24プロジェクトが実行される
（工業省工業経済事務所における聞き取り調査〈1999年8月〉）。
- 90) *Phaen Maebot Kan Prap*…[注87], p. 8.
- 91) *ibid.*, p. 9.
- 92) *ibid.*, pp. 10-20.
- 93) *ibid.*, pp. 3-4.
- 94) 工業省次官事務所および工業振興局における聞き取り調査（1999年8月）。
- 95) 自動車および電気・電子「産業振興機構」における聞き取り調査（1999年8
月）。
- 96) Doner and Ramsay, *Competitive Clientelism*…[注(7)]。